

100 ans de la Wanderer



Septembre 2016



VÉTÉRAN MOTO CLUB BELGE

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 Ronheuville 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 fax 04 278 71 61 atmospherecuir@yahoo.fr

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

ditorial

Chers membres,

Mesdames Patricia Strauven de Faimés, Mélissa Bottemanne de Binche et Messieurs Franciskus Vandoren de Soumagne, Andrea Viniziano de Auvelais, Henri Gérardon de Waremmé, Roland Porta de Dalhem, Gianpiero Ventura de Soumagne, Yves Urbain de Ligney, El Mehdi Ghazouz de Binche, Ralph Küchen d'Eupen nous ont rejoint ce mois. Nous leur souhaitons la bienvenue et espérons les voir bientôt lors d'une balade, de réunions mensuelles au musée ou autres bourses.

Lorsque vous recevrez cette revue, les congés seront pour la plupart d'entre nous malheureusement terminés, j'espère qu'ils vous ont été profitables. Le rythme des balades s'estompe peu à peu et fait déjà place aux premières bourses. Elles permettront d'y trouver les pièces nécessaires à la prochaine restauration ou simplement à l'entretien de celles qui nous auront emmenés et procuré tant de plaisir durant cette année motocycliste.

Vous l'aurez constaté, cette revue vous a été envoyée sous enveloppe afin de pouvoir y glisser les douloureuses cotisations annuelles. Pour rappel, la cotisation club comporte 2 parties : la quote-part pour le club (12 euros) et l'affiliation automatique à la FVBA (5 euros). Cette année, le VMCB innove encore en passant aux communications structurées pour vos virements. Elles sont individuelles, veuillez les utiliser afin de faciliter grandement le travail du trésorier.

Dans la revue d'août, je vous faisais part de la participation du VMCB aux journées du patrimoine le 11 septembre à Liège. Il reste encore des places afin d'exposer l'une de vos belles.

LENAERTS Eric, Président

ans nos familles

C'est avec regret que nous vous annonçons le décès de Madame Marguerite Pirard, veuve de Jean Lejeune ce mercredi 13 juillet 2016 à l'âge de 89 ans. Elle était l'épouse de feu Jean Lejeune, un des fondateurs de notre Club.

Nous avons appris le décès de la maman de Gilbert Housset, Madame Guillemine Bolland, décédée de 10 juillet 2016 dans sa 91^{ième} année.

Nous avons également appris les décès de Madame Vincent, maman de Jacques Vincent membre de notre club ainsi que celui de Monsieur Jean-Marie

Brandt d'Onex membre également du VMCB.

article du mois

WANDERER 3HP 1912

Notre troisième article sur les motos ayant participé à la grande guerre concernera cette fois, ne soyons pas sectaires, une machine de construction germanique : la Wanderer 3hp.

Wanderer Werke AG est une firme allemande ayant fabriqué des motocyclettes, des bicyclettes, des automobiles et des machines outil.

Etablie à Chemnitz en Saxe, elle fut créée en 1885 par Winklhofer et Jaenicke et prit le nom de Wanderer (nomade) pour ses bicyclettes dès 1887.

La première moto, un monocylindre, fut construite en 1902.

Le premier bicylindre sortit en 1907.

De 1902 à 1918, plus de 10.000 motos furent construites dont un grand nombre pour l'armée allemande.

La production de motos se poursuivit jusque 1929 puis la marque fut vendue à la société tchèque Janacek constructeur des motos Jawa.

Le modèle présenté ici date de 1912. C'est un bicylindre en V d'une cylindrée de 439 cc qui fut fabriqué jusqu'en 1914.

Un nombre important, toutes proportions gardées, fut fourni à l'armée allemande en prévision du premier conflit mondial, conjointement aux NSU et autres.....FN 4 cylindres.

On remarque la position caractéristique du moteur dans le cadre avec le cylindre arrière disposé verticalement et les ailettes du cylindre avant horizontales.

La moto évolua ensuite, la cylindrée passant à 504 cc. Le cadre s'incurvait alors sous la selle et le moteur était disposé de façon plus classique.

Dans les années 20, la cylindrée est passée à 616 cc.

Cette moto, développant 3cv, était produite conjointement à une modèle monocylindrique de 1 ½ cv.

La publicité la disait capable de gravir des côtes jusque 30 %.

Les cylindres étaient borgnes, et la distribution se faisait au moyen de soupapes d'admission automatiques et de soupapes d'échappement latérales.

La nouveauté de ce modèle par rapport au modèle précédent était l'allumage par magnéto à haute tension en remplacement du système par batterie-bobine avec rupteur.

Comme chez plusieurs autres marques de l'époque, la transmission à courroie était assurée par l'intermédiaire d'un variateur avec commande au réservoir.

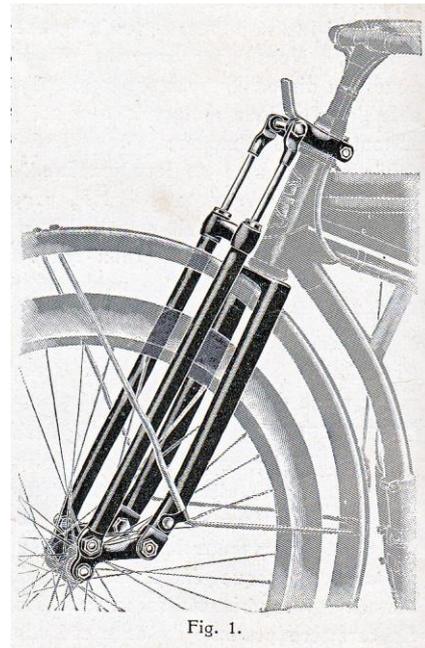
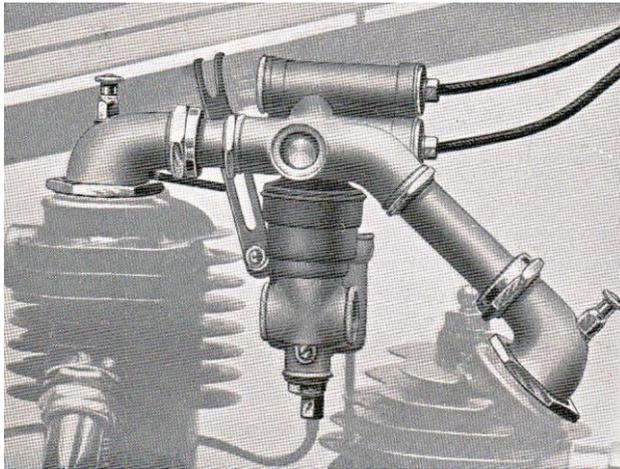


Fig. 1.

Le carburateur 'maison' était, comme sur la BSA présentée précédemment, du type non automatique. La qualité du mélange devait être réglée par le pilote au moyen de deux manettes au guidon.

Ici aussi, il y avait deux boisseaux mais au lieu d'être rotatifs, ils étaient du plus classique modèle coulissant. On note une certaine analogie entre ce carburateur et celui qui équipait les Triumph de la même époque mais les deux boisseaux étaient disposés horizontalement alors qu'ils étaient verticaux sur la Triumph.

Un réchauffeur amovible pour l'usage par temps froid était livré avec la moto.

La fourche avant était du type élastique à ressorts mais une fourche rigide pouvait être fournie à la demande moyennant, une fois n'est pas coutume, une réduction sur le prix de la moto.

Rare sur une moto de cette époque, une suspension arrière pouvait également être fournie.

Elle était assurée par des ressorts disposés dans les tubes descendant de la selle vers le moyeu.

L'acheteur avait le choix entre deux largeurs de fourches en fonction du type de pneu utilisé.

Le manuel spécifiait bien que cette moto était prévue pour transporter un seul passager et l'usage d'une remorque ou d'un sidecar n'était pas recommandé.

De quoi émettre de sérieux doutes sur la puissance et la robustesse de cette moto.

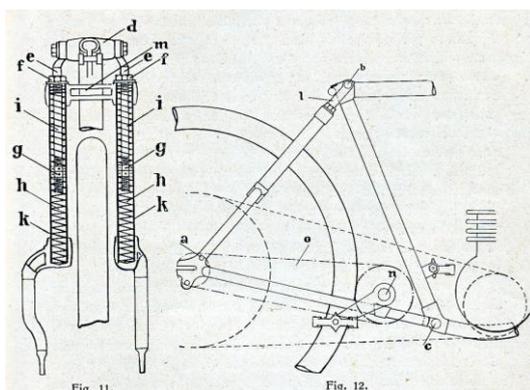
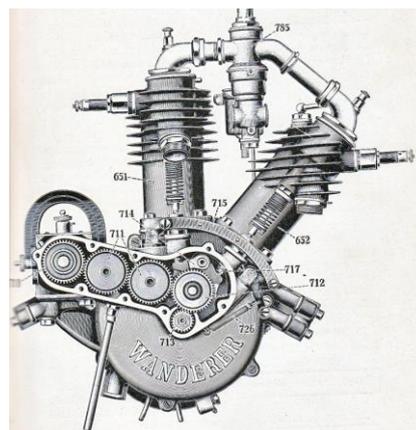


Fig. 11.

Fig. 12.



Caractéristiques techniques

Moteur : bicylindre en V à 45°

Cylindrée : 439 cc

Puissance : 3 cv à 2000 t/m

Graissage : A huile perdue par pompe manuelle.

Allumage : Par magnéto non blindée.

Carburateur : « maison » à deux boisseaux.

Vitesses : Variateur commandé manuellement.

Embrayage : Inclus dans le variateur avec tension automatique de la courroie.

Mise en marche : par pédalier avec chaîne entraînant la roue arrière.

Pneus : à talons 26 X 2 ¼ ou 26 X 2 ½ au choix du client.

Suspension : Avant et arrière par ressorts internes à la fourche et au cadre.

Freins : avant : absent

Arrière : à sabot sur jante poulie commandé par rétropédalage.

Eclairage : non fourni.

Vitesse maximum : 60 ou 70 km :h suivant le diamètre de la poulie.

Quelques particularités :

Il est surprenant de constater le nombre d'options possibles offertes au client.

Citons principalement :

Choix des jantes et conséquemment de la dimension des pneus.

Cette alternative entraînait le choix entre deux largeurs de fourche.

Possibilité d'obtenir une fourche non suspendue.

Choix entre deux diamètres de poulie d'entraînement.

Choix entre un réservoir à essence en laiton non peint, peint, ou nickelé.

Divers nickelages possibles à la demande dont celui des jantes et de la jante-poulie.

Porte bagages.

Garde-boue plus larges.

Garde-courroie.

Repose-pieds.

Poignées en corne.

Différentes qualités d'émaillage avec filets ou non.

Et la dernière mais non la moindre : Clapet d'échappement libre avec commande au réservoir.

A ce sujet, il est amusant de constater la recommandation suivante figurant dans le manuel d'utilisation : « Nous mentionnerons ici qu'il est souvent interdit, d'après les nouvelles prescriptions légales, d'ouvrir le clapet d'échappement dans les rues et sur les places publiques, cela occasionnant une crépitation assez bruyante.

Toutes ces options influençaient naturellement le prix de la moto.

Notons également qu'il était recommandé d'utiliser la commande d'avance à l'allumage pour faire varier la vitesse de la machine plutôt que de « dérégler » le mélange des gaz.

Je terminerai par une note personnelle :

Dans les années 60, alors que je débutais dans la collection, j'ai laissé une telle moto sur le tas de mitrailles où elle attendait d'être ferrailée parce qu'il lui manquait les roues et qu'il fallait la dégager et la descendre du tas.

Je me rappelle encore très bien le beau réservoir en laiton avec la marque 'Wanderer' repoussée par l'intérieur.

Ca constitue un de mes plus grands regrets de collectionneur.

illet d'humeur

Rétroviseur

Jean-Pierre Beaufays

C'est inouï la quantité de 'brols' qu'on peut rassembler en quelques années.

La passion de la collection dont la plupart d'entre nous sommes animés va souvent de pair avec la tendance à tout garder et la profonde répulsion à se débarrasser d'objets dont nous n'avons plus besoin.

Seul le manque de place peut nous résoudre, la mort dans l'âme, à éliminer ces objets devenus encombrants.

Et lorsque la place ne nous fait pas réellement défaut, on en arrive à amasser progressivement et insidieusement une quantité invraisemblable de trigus hétéroclites.

'On ne sait jamais, ça pourrait toujours servir et comme c'est encore bon ou même simplement réparable, autant le garder.'

Et ce raisonnement n'est pas totalement faux.

Tout le monde a déjà pu remarquer que, lorsqu'on se décide enfin, après de longues hésitations, à se débarrasser de quelque chose qui nous encombre, ce sera précisément la pièce dont nous aurons besoin quelques jours plus tard.

Parfois cependant, comme c'est mon cas actuellement, nous nous trouvons obligés de vider un local dans lequel un tel fouillis s'est accumulé pendant des décennies en raison de sa non utilisation ou au hasard d'héritages.

Et si, en plus du travail titanesque que ça nous occasionne, et en dépit de tentatives pour se raisonner, on accorde une valeur sentimentale à tous ces objets qui firent partie de notre quotidien, c'est un véritable drame de devoir les porter à la déchetterie.

Déchetterie qui se montre d'ailleurs tellement peu collaborative que, sans les excuser, on peut en arriver à comprendre ceux qui se livrent à des dépôts clandestins.

Ceci m'amène à m'interroger sur les raisons qui nous attachent tant aux témoins du passé, motos ou autres.

Il y a d'une part le dégoût pour l'époque à laquelle nous vivons avec certes ses nombreux avantages et facilités mais avec ses réglementations de plus en plus contraignantes, coûteuses et liberticides.

Un regard vers le passé génère une impression de liberté de vie et de convivialité à présent perdue. 'Le bon vieux temps' comme on dit.

La nature humaine qui tend plutôt à nous rappeler les aspects positifs de notre vie nous invite à nous souvenir par exemple des virées entre copains sans limitations de vitesse et sans contrôle d'alcoolémie plutôt que des effluves noires que nous respirions lorsque nous suivions un diesel mal réglé ou la fumée de cigarette qui nous empufquinait en tous lieux.

Il y a aussi la peur de vieillir et conséquemment de mourir.

Ce regard dans le rétroviseur nous donne le sentiment de ralentir le temps qui passe. Lorsque nous nous baladons au guidon de nos anciennes, nous nous sentons rajeunir comme si ce retour simulé dans le passé nous faisait en quelque sorte bénéficier d'une forme de cure de jouvence.

Et même si tout ça n'est qu'illusoire, nous devons espérer pouvoir longtemps encore en profiter.

Ca y est, je viens de recevoir mon pv annuel. 110 € pour mes c....

Ca devient une habitude. C'est la troisième année consécutive que je me fais 'radariser' en me rendant à l'Arbre à Cames le 21 juillet.

Ces foutues nationales 90 et 96 sont tellement truffées de limitations parfois irrationnelles et qui changent tous les 100 mètres qu'il est souvent malaisé de connaître la vitesse maximale à laquelle on peut rouler.

Je fais le serment de ne plus y mettre les roues, dussé-je pour ce faire effectuer un détournement important.

Mais au moins, ça me confère le sentiment revigorant d'apporter ma modeste contribution au relèvement des finances de l'Etat.

Sans vouloir de nouveau jouer les puristes, Je trouve très regrettable l'utilisation abusive du terme 'ancêtre'.

Je rappelle que cette appellation, appliquée aux véhicules anciens dès qu'ils ont commencé à éveiller l'intérêt, ça fera bientôt $\frac{3}{4}$ de siècle, qualifie exclusivement les véhicules construits avant le premier janvier 1905.

S'il vous plaît, laissons cet honneur aux arrière grand-mères. Elles le méritent bien.

Il existe suffisamment de termes pour qualifier toutes les autres, y compris les jeunettes d'à peine 30 printemps.

Bonnes balades à tous et gaffe aux radars !.....



La vie du club

L'étoile du Hainaut

Jean-Pierre Vanséveren

Le 12 juin 2016, le RMAMC (Royal Mons Auto Moto Club) a organisé un "revival" rallye pour motos, motos sidecars et autos ancêtres. Ce mot, "revival", qui nous vient du pays des buveurs d'eau chaude avec un nuage de lait, signifie une renaissance, un renouveau, ou – on peut le dire – une résurrection d'une rencontre motorisée à Mons.

Historiquement, en octobre 1946, le Mons Moto Club, à l'initiative de Maurice Piplart, mit au jour une épreuve de régularité. La balade-rallye comportait trois boucles d'environ cent kilomètres, qu'il fallait terminer dans un délai défini et à une moyenne de cinquante km/h. Quelques célébrités, comme Jacques ICKX, André MILHOUX, Nic JANSSEN, Francis VANDERSCHRICK s'y sont fait remarquer.

Maurice Piplart disparut prématurément et l'épreuve s'arrêta après une dernière édition en 1952. Étonnant personnage, plein de fougue et d'imagination, qui malgré une jambe de bois pilotait une moto solo. La réédition de 2016, soit septante années après l'inauguration du rallye, est donc bien une renaissance-résurrection.

Aujourd'hui, 12 juin, les autos pré-1976 s'invitaient à côté des motos, cyclecars et sidecars pré-1966. Les trois boucles, nord, est et sud, forment une étoile et lors de ces promenades (pas de vitesse imposée), les participants découvrent le patrimoine intéressant et les paysages pittoresques du Hainaut. Le départ et l'arrivée de chaque boucle se font sur la Grand Place de Mons, et au cours du trajet, des contrôles de passage sont effectués. Après chaque boucle, le pilote reçoit le road book suivant. Le concurrent qui réalise les trois boucles sur la journée et dans les règles est décoré d'une médaille d'or. Vous avez compris: deux boucles, une médaille d'argent, une boucle, une médaille de bronze. Ce "revival" concentra 115 véhicules à deux, trois, quatre roues et parfois plus, puisqu'il y avait un autocar, qui fit grande sensation: 38 motos solo, 5 sidecars, 1 cyclecar, 70 autos et 1 autocar. À partir de 7h du matin, des petits groupes se forment en vue du départ pour la première boucle. Les participants démarrent tous par la boucle sud.

Motos de 1918 à 1930

FN M60 350cc de Michel, Saro 23T 500cc de Dominique, FN M70 350cc de David. Cinq Gillet: RSS 500cc de Vincent, Compet 500cc de Paul, et 3 Tour du Monde de 1929, celles de Patrick, Marc et Marc. Chacun se reconnaîtra facilement.

La boucle Sud

Le tracé nous emmène en direction de Chimay. Après environ 2 heures de route, contrôle de passage à Sivry (à deux tours de roue de la frontière française), où le ticket donne droit à un petit déjeuner (deux délicieux croissants). Le contrôle de passage s'est effectué à ce bistrot, par ailleurs fort sympathique, avec terrasse et jolies serveuses charmantes. Curieusement, il faisait beau, le soleil sortait de l'ombre et il n'y eut que les derniers 20 km de la journée sous la pluie. Ce "revival" était béni des dieux, au vu du mois de juin, où le ciel nous tombait sur le casque chaque jour. Dans le parcours, les motos croisaient ou rencontraient quelques voitures ancêtres, mais pas de grincement de ce côté; les organisateurs avaient bien prévu le déphasage des départs. Cette branche de l'Étoile traversait Thuin et ses jardins suspendus, où l'on cultivait autrefois la vigne. Cette dernière est replantée à nouveau. Ensuite nous avons franchi la "portelette" de l'abbaye de Lobbes très remarquable par sa collégiale romane.

Motos de 1931 à 1945:

Saro 31B 350cc d'Yves, Saro 32T 600cc de Luc, Ariel NG 350cc de Jean-Pierre, BSA Empire Star 500cc de Luc, Norton type 18 500cc de Marc et FN M 91 500cc de Patrick. Nous avons découvert la Calestienne ou "Botte du Hainaut" (Étangs de Virelle et Chimay dans la région), parsemée de pelouses et de bois feuillus.

La boucle Nord

Cette boucle nous envoie en direction de Tournai. Nous découvrons Cambron Casteau, ruiné par la révolution française et dont le site est occupé actuellement par le parc Pairi Daïza.

Quelques motos post-45:

Saro type B 350cc de Guy et Josseline, Saro T6 600cc de Stéphane et Élisabeth, Gillet 500cc d'Olivier, Saro Colonial 600cc de Francis, Matchless G15 750cc de Jean-Pierre, Jawa Panelka 250cc de Pierre, Saro 200cc de Noémie, Velocette Thruxton 500cc de Marc et de Max, Gillet Milan 300cc de François, Triumph Trophy de Luc, Velocette Venom 500cc de Michael, Münch 4 TTS 1200cc d'André.

Le contrôle de passage se réalisa à Chièvres dans un café très agréable sur la Grand Place. Cette ville a vécu et vit encore aujourd'hui au son des avions du champ d'aviation militaire occupé par l'armée américaine.

De belles anciennes se font admirer pour leur carrosserie ou leur moteur:

MG TA Midget 1300cc de 1938, MG TA de 1936, MG A 1500cc de 1959, Triumph TR3 2000cc de 1962. Lotus Eleven 1100cc de 1956. Ford Thunderbird 4800cc de 1956.

Vers midi, deuxième retour sur la Grand Place, contrôle de passage, remise du lunch paquet et le road book suivant.

Il fait plein soleil et chaud, les promeneurs et amateurs peuvent contempler le cyclecar Austin 7 spécial 750cc de 1938 d'Olivier ainsi que les sidecars: BMW R51/3 500cc de Fabrice, BMW R68 TR 500 de Bruno et Anne, BMW 50S 350cc de Bruno, BMW 500cc de Claudy et Wesley, Saro T 600cc de Gaston et Fabienne.

À la pause de midi, la Grand Place de Mons était couverte de véhicules et c'était le moment de briller pour les voitures les plus anciennes comme Ford A Phaeton 3300cc de 1928, Chenard & Walcker F1 M. 1750cc de 1928 et une Ford A 3300cc de 1930.

Parmi les voitures entre 1931 et 1945: Lancaster 2000cc de 1934, Peugeot 402 BE coach 2000cc de 1939 et une Renault de 1934.

Pour les voitures d'avant 1960: 2Triumph TR3 de 58, Austin Healey Sprite 950cc de 1959, Citroën 11cv 2000cc de 1946, MG TC de 1947, Citroën Traction 1900cc de 1948, Triumph Roadster 1900cc de 1948, Morris Oxford 1500cc de 1951, Ford Tunderbird 1954, Austin Healey 3000cc de 59, Mercedes 170S de 52, Renault 4CV de 1954, MG TF 1500cc de 55, Renault 4CV de 58.

La Boucle Est

Nouveau Road book et nous enroulons les km en direction Ronquières et de son fameux plan incliné. Contrôle de passage au bistrot et le soleil brille. Ensuite, nous circulons vers Le Roeulx, remarquable par son château et plus loin la brasserie St Feuillien dont les bières sont connues.

La pluie nous rattrape lors des 20 derniers km.

La Grand Place nous accueille pour la dernière fois, contrôle et beaucoup de voitures sont encore présentes: VW Cox, Alfa, Opel, Simca, Fiat, Corvette, Porsche, Jaguar, qui ont vu le jour dans les années 70.

Très impressionnant de rencontrer un autocar Mercedes 3500cc de 1952 en état concours et qui a transporté des passagers, en costume d'époque. Cet autocar a parcouru la boucle sud avec repas en cours de route. À l'Hôtel de ville, comme prévu, proclamation des résultats et remise des médailles aux concurrents.

Superbe journée, hors des sentiers battus et originale. Ce 12 juin, la balade-rallye de l'Étoile du Hainaut a bien mérité le nom de renouveau ou de "revival".

Balade Musée Habay-la-Neuve

Louis Esser

Dès que j'ai appris qu'il existait un musée de motos anciennes à Habay la neuve, je me suis dit que ce serait un bel objectif pour une balade moto. L'idée de départ était

de démarrer du musée du transport en commun de Liège afin de faire la liaison entre les deux. Mais c'est un peu trop en une journée avec la visite du musée incluse. Lierneux s'avère un bon choix à mes yeux avec ses emplacements de parking et un bistrot d'accueil. Reste à éliminer un maximum de voies rapides, et voilà un tracé sympathique qui se met en route. Sympa les campagnes, mais pour y trouver un bistrot pour l'arrêt graissage est assez difficile. Cela déterminera une partie du trajet. Soit. Je demande à Eddy Philippet de coucher tout cela dans un roadbook. Je le remercie pour sa précieuse aide et sa disponibilité malgré la chaude période des récoltes agricoles.

17 juillet, 9h00. Nous sommes prêts. 18 motos sont présentes. Certains nous rejoindrons en voiture à midi pour partager le repas et la visite.

Jean-Pierre Van Severen a perdu son tour de cou au parking. Il rebrousse chemin. L'impatience de démarrer fait qu'il se débrouillera avec le roadbook. Départ direction Sart. Joseph Collin s'offre une journée relax et se laisse guider avec sa suite. Le rythme est assez soutenu. Je ne suis pas réputé pour ma lenteur.

Le ciel est superbe. Les cumulus à foison nous décorent un plafond bleu et nous accompagnent dans de magnifiques vallées en passant par Cetturu, Retigny, Tavigny et autre Boeurs. Quelques belles routes à viros. De quoi satisfaire les motards que nous sommes avant tout.

Le Chalet Royal à Arloncourt. L'ambiance est au beau fixe et la terrasse nous offre de quoi satisfaire chacun. Henri Bovy est ravi, il est enfin à deux roues sur ces routes qui nous ont menés à Nancy. De graissage, ne reste que celui de nos gosiers... et de ma bagnole. Marc qui assure le camion balai avec ma voiture me signale que le témoin d'huile c'est allumé !!! Oups !

Direction le grand-duché. Nous évitons Arlon et plongeons vers des endroits isolés. Marvie, Luttrebois, Lutremange, le ton est donné, nous arrivons au Luxembourg. La station Aral de Martelange nous permet de faire le plein. Reste un joli tronçon à travers les bois pour rejoindre Habay. Mais avant cela il faut affronter les casse-vitesse pour sortir de la cuvette Martelange. Plus des casses-reins qu'autre chose. Superbe terrasse ombragée pour notre repas de midi. Les mets sont appréciés de tous de par la qualité. Direction le musée. Accueil par Mr Tirhy, accompagné de sa fille et de son fidèle mécanicien qui ne se prive pas de donner moult détails. J'ai l'honneur de leurs donner une plaque offerte par l'organisation du Liège-Nancy. Merci Henri.

Nous pouvons contempler nombres de machines sortant de l'ordinaire comme par exemple la première moto électrique, datant de 1942 ou encore l'ancêtre du variateur de vitesse qui offre multitude de rapport. Ali baba est battu ! Il faut voir l'étage du musée pour se rendre compte de la quantité de motos qui attendent une remise en état ainsi que du stock impressionnant de pièces qui garni des dizaines d'étagères. Et il paraît qu'on ne voit qu'une partie ! Les réflexions des participants sont multiples et très variées sur cet état de fait, partagé entre émerveillement, perplexité et étonnement.

15h00 direction Lierneux. Le rythme reprend bon train. Les paysages sont un peu différents de la matinée, ce qui en fait une jolie diversité. Fauvillers, Chaumont, sibret, on s'éloigne des villages en « ...ange ». Clin d'œil à Philippe L...

Compogne, arrêt graissage au 326. A l'intérieur, le GP moto 2 d'Allemagne sous la pluie. Notre opiniâtre Siméon ne portera pas encore très haut le drapeau belge. Une petite choppe à 1.5€ et nous voilà partis en direction de Bonnerue. Très beau tronçon vers Mormont à travers les bois avec une quantité incroyable de virages et d'épingle bien serrées. Tracé rapide comme je les aime. Wibrin, fête locale.

Déviations. Tidju ! Je ne reconnais plus les lieux, il me semble que par là ... et hop une quinzaine de motos dans un cul de sac à l'orée d'un bois. Tellement étroit que nous avons dû détacher la remorque pour que le balai puisse faire demi-tour. Tergiversation et ensuite superbe route vers Chabrehé via le bois St Jean. Quelques kms nous sépare de la baraque Fraiture afin de terminer notre balade à Lierneux. Il est 17h15 et je ne vois que des sourires sur les visages. On a eu notre dose de bitume avec les 185 kms sans monotonie parmi nos belles Ardennes. Je remercie chacun pour sa participation, en particulier mes potes, Marc balai et Marc photos, et je vous donne rendez-vous l'année prochaine pour aller visiter « Yesterday » à Nederweert, en Hollande.

A vos plumes

Roland Mignolet

Dans le souci de faire évoluer le contenu de notre revue, je suis à la recherche de nouveaux rédacteurs occasionnels qui souhaiteraient partager un article. Je vous rappelle que les petites annonces et organisation de balades, bourses sont traités par Philippe Leroy.

Fort de 780 membres, je suis persuadé que parmi vous, il y en a quelques-uns qui ont cette envie. Quel genre d'article ? Il n'y a pas de frontière, tant que ça tourne autour de la moto ancienne.

Votre article peut traiter d'un aspect technique, historique (marque de moto, accessoire ou équipement), personnel (expérience moto, restauration, sortie, etc). Je vous invite à m'envoyer par mail ou courrier postal votre texte, illustré de photos si vous le souhaitez.

Vous trouverez mes coordonnées en page 2.

En vous remerciant d'avance de votre contribution à la vie du VMCB.

T-shirts VMCB

Suite à la demande de certains d'entre vous, nous avons décidé de vous proposer une nouvelle collection de t-shirts VMCB (petit logo devant). Ceux-ci seront disponibles dans les couleurs suivantes : noir, bleu roi, pacific grey (gris clair), sport grey (gris foncé) ou sand (sable), de la taille S à 4XL.

Les t-shirts sont au prix de 15 € pièce frais de port compris ou 13 € pièce à partir de toute commande minimale de 3 t-shirts (port compris). Toute commande devra être payée d'avance et passée **exclusivement** auprès de Philippe Lange qui vous communiquera la procédure à suivre.

Lange Philippe
Rue de Lens St Servais 5 0496/23.14.41
4254 Ligney phil.lange@skynet.be

Fermeture des antennes de la DIV

Attention, amis motards, il y a du changement à la DIV, les antennes régionales de la DIV sont maintenant fermées un jour par semaine.

Vous pouvez aller sur le site de la DIV : <http://mobilit.belgium.be/fr/contact/adresses> pour connaître jours et heures d'ouverture.

Remarque : S'il est écrit pas de douane, vous pouvez quand même y présenter les demandes d'immatriculation avec vignette 705.

Si vous n'avez pas internet, vous pouvez demander à assurances n° 0470 85 61 46

HORAIRES DES ANTENNES DE LA DIV.

Si « plus de douane », vous pouvez quand même y déposer les demandes avec vignette 705.

Rue du Progrès 56, 1210 **Bruxelles**

Les jours ouvrables de 8h30 à 14h30

Douane : les jours ouvrables de 8h30 à 14h30

Visserij 43, 9000 **Gent**

Lundi, mardi, jeudi, et vendredi de 8h30 à 12h et de 13h à 15h45

Douane Mardi de 8h30 à 12h et de 13h à 15h45

Natiënkaai 5, 8400 **Oostende**

Du lundi au jeudi de 8h30 à 12h et de 13h à 15h30.

Plus de douane

Industriezone "Blauwesteen" Neerveld 3B 2550 **Kontich**

Lundi, mardi, jeudi et vendredi de 8h30 à 12h et de 13h à 15h45.

Plus de douane.

Posthoflei 5 2600 **Antwerpen** (Berchem)

Lundi, mardi, jeudi et vendredi de 9h à 11h45.

Industrieterrein Kolmen 1214 3570 **Alken**

Du lundi au jeudi de 8h30 à 12h et de 13h à 15h45.

Plus de douane

Rue Tahon 59, 6041 **Charleroi** (Gosselies)

Du lundi au jeudi de 8h30 à 12h et de 13h à 15h45.

Douane Lundi, mercredi de 8h30 à 12h

Rue de l'Expansion 12A, 4460 **Grâce-Hollogne**

Lundi, mardi, mercredi et vendredi de 8h30 à 12h et de 13h à 15h45.

Douane Mardi de 8h30 à 12h

Rue de Verviers - Vervierser strasse 80A, 4700 **Eupen**

Du mardi au vendredi de 8h30 à 12h et de 13h à 15h45
Plus de douane

Chemin de la Plaine 2, 5001 **Namur** (Belgrade)
Du mardi au vendredi de 8h30 à 12h et de 13h à 15h45.
Douane Mardi et jeudi de 8h30 à 12h

Rue des Prés 3, 6840 **Neufchâteau**
Lundi, mercredi, jeudi et vendredi de 8h30 à 12h et de 13h à 15h45.
Douane : Lundi, mercredi et vendredi de 8h30 à 12h



PETIT FORMAT PLAQUE CYCLOMOTEURS – 01.10.2016.

Selon nos dernières informations, la petite plaque pour les cyclomoteurs (format 10 cm sur 12 cm) serait disponible à partir du 01.10.2016.

Nous attendons encore la publication au Moniteur Belge et vous tiendrons au courant.



ERRATUM

Attention, il y avait une erreur dans notre revue du mois dernier, pour la date de la balade de Marie-Rose et Marcel Dodion, il s'agit bien du 25/09 et non du 27/09. Toutes nos excuses.

Dimanche 4 septembre 14^{ième} balade du Renouveau

Balade de 145 km pour motos d'avant 1961, essentiellement sur d'excellentes routes du Grand Duché de Luxembourg.

9h00 Accueil au "Café du Chéra", Aux Chéras, 3 6661 Mont (Houffalize).

Petit déjeuner possible sans réservation

10h00 départ avec arrêt graissage à Esch sur Sûre

12h30 Dîner chez Luxlait

Buffet 3 services à volonté pour 26.50€ hors boisson. Réservation pour le 1er septembre

14h30 départ avec arrêt graissage à Wiltz

17h30 Arrivée à Mont

Une organisation VMCB représentée par Michaël Dienne 0497. 770 740 easyrider1964@live.be

Dimanche 4 septembre Klakvelotreffen pour motos pré 1940

Tour fléché de +/- 50 km aux alentours de Lichtervelde .

Départ à 14h00 .Dépannage prévu. Préinscription obligatoire, participation gratuite

Info: Roose Rik 00 32 (0)51 72 53 92 E-mail : klakvelotreffen@veteraanmotorenhoutland.be Frank Stevens ou info@veteraanmotorenhoutland.be

Tel. 00 32(0) 477 56 26 19

Dimanche le 4 septembre 29^{ème} cyclomoteurs à Wellen

29ieme Rencontre internationale de cyclomoteurs à WELLEN (Belgique) pour vélomoteurs construits avant 1985

Grande bourse en plein air (130 participants) pour vélomoteurs et motocyclettes

2 balades 11 h et 15 h

le samedi soir 03/09/2016 barbecue €12,00 p.p. (inscription avant 31/08/2016)

Renseignements : www.bromfietstreffenwellen.tk - btrwellen@hotmail.com 00 32 12 74 40 74 Erik

Dimanche 11 septembre, balade d'Automne Marche en Famenne

Balade réservée aux motos d'avant 1960, de +/- 160km fléché en deux boucles entre Ardennes et Famenne.

Accueil à partir de 8h00 au centre culturel de Marche.

Départ 9h30 pour une première boucle avec un arrêt graissage.

Diner 3 sandwiches et soupe Ardennaise

Droit d'inscription : 15€

Renseignements et inscriptions : Roland Georges 084/32-22-84 ou pascalpiron3@gmail.com

Dimanche 11 septembre, 22^{ème} balade du CAG Ghislenghein

Balade pour motos anciennes exclusivement avant 1970.

Au programme deux parcours de 80 et 70 km.

8h00 Accueil et inscription.

9h30 Départ : Place de Ghislenghien

café et croissant le matin, repas chaud le midi (apéro, entrée, plat)

1 boisson gratuite et un souvenir pour le prix de 20 euros.

Contact : Père Yvon 0474/98 55 23 - Devigne J-L 068/84 09 79

11 septembre JOURNEES du Patrimoine AUTOS-MOTOS

Comme chaque année depuis 13 ans, les Amis du Patrimoine Autos-Motos, Agricoles, Militaires & Utilitaires (APAM) organisent les « Journées du Patrimoine » ce dimanche 11 septembre 2016. Chaque année, l'APAM rassemble de 150 à 250 véhicules selon les faveurs de la météo.

A partir de 09h00 les participants pourront se présenter au boulevard d'Avroy à Liège près du 'Mad-Café'. Vous pourrez y mettre votre véhicule en exposition (surveillé) sous ambiance musicale ou participer à une ou deux balades d'environ 40/70km qui vous seront proposées. Vous aurez aussi l'occasion de passer au podium pour

une interview à propos de votre véhicule. Vers 16h00 les participants pourront effectuer un petit circuit dans la ville de Liège sous escorte.

Le prix de participation est fixé pour les motos à 5€ avec le roadbook.

En outre vous aurez l'occasion de pouvoir prendre un dîner (2 boulets frites) au Mad-Café au prix de 10€ par personne.

Les réservations de repas sont obligatoires avant le 06 septembre 2016 par paiement au compte BE24 0638 8782 1938 de l'APAM.

Journée des enfants des bat riders **le samedi 17 septembre**

Rendez-vous à partir de 10 heures.

Lieu : rue d'Othée à 4430 ANS sur le parking de la province de Liège

Exposition d'ancêtres et balade au road book au désir des participants

Animation musicale, jeux pour enfants gratuit, bar et restauration.

Tous les fonds récoltés seront pour une petite fille malade.

Les bat riders présentation :

Groupe motard ne s'occupant que des enfants

Cellule de recherche d'enfants disparus, banque du jouet, aide à l'enfant malade ou démuné

Création du groupe en 2008

Site officiel: <http://jcfbovy.wix.com/bat-riders-officiel>

Le 18 septembre balade pré 1914 Dom – Esch

Renseignements : Dom-Esch 53881 Euskirchen, Allemagne. Peter und Jürgen

www.pionierfahrt-rheinland.de Jürgen Hammerschlag-Mäsgen Bendenweg 23 - 53347 Alfter

Le 25 septembre Balade Marie Rose et Marcel Dodion

Dans le cadre de sa journée Couleurs d'Afrique, l'asbl D'une main à l'Autre représentée par Marcel et Marie-Rose Dodion vous invite à une balade au road book pour motos anciennes. Tous les bénéficiaires de cette journée permettront à l'asbl de poursuivre ses projets humanitaires au Mali (www.dunemainalautre.net)

08h30 accueil salle La Forge rue Albert Warnotte à 4317 Celles (Faimés) à 5 km de Waremme, direction Huy (collation d'accueil)

09h30 départ 1ère boucle (+/- 60km)

12h00 repas salle La Forge (une réservation serait super sympa!)

13h30 Départ seconde boucle (+/-75km)

17h00 retour à la salle, goûter et remise d'un souvenir.

Pilote 20€-Passager 18€ comprenant le road book, petit déjeuner, dîner (potage, repas au choix pâte ou chili corn carné, dessert, une boisson), goûter et un souvenir

Possibilité de repas en dehors de la balade moto.

Renseignements et réservation : Marcel Dodion 0473 46 05 57 ou 019 32 66 13

marceldodion@yahoo.fr, ou Marie-Rose 0477 21 26 36

Guy Timmermans 019 32 82 27 ou 0473 41 80 34

Organisateur asbl D'une main à l'Autre.

Le 2 octobre Balade de Franc-Warêt

Balade pour motos, scooters et micro-cars de 50 ans et plus

Attention, cette année l'arrivée et le stationnement des motos se fait rue des écoles (rue qui est réservée uniquement aux motos) et non plus sur la brocante.

8h00 inscription déjeuner et diner 20€, au chapiteau dans la cour de l'école.

9h30 Départ de la balade, en groupe ou au road-book, environ 90 km.

11h00 arrêt graissage sur la place de Marchin (Belle Maison) café de la place.

12h30 Diner au BelRive restaurant bateau.

14h00 Départ de la balade de l'après-midi, en groupe ou au road-book, environ 45 km

16h00 Retour à Franc-Warêt et expo des motos jusque 17h, un jury décernera trois prix, celui de la plus belle restauration, de la plus rare et le coup de cœur. Camion balai prévu.

Organisation Patrick Dewitte 0491/368-048 ou Philippe Leroy 0495/777-521 et Jean Herin.

Les 17 & 18 septembre 2016 Moto Retro Wieze

Ouvre son show stand aux motos du Moto Cross. Pour motos pré 1965

Vente des tickets dès 8h30

Ouverture de 9h30 à 17h

Entrée 9€.

Gratuit pour les moins de 12 ans.





AJS 500 cc 1953 entièrement restaurée, mécanique complètement remise à neuf, état proche du neuf !, Prix 10.000 €. Renseignement : Helmut Pelzer, 0475 249079 Helmut.pelzer@skynet.be

GILLET-HERSTAL 350 SUPERSPORT OHV 1931

Restauration totale récente (3.500 km roulé depuis) vendue avec carte grise Française à mon nom (collection personnelle)

Prix et infos sur demande Spiesjm@gmail.com

ROYAL ENFIELD Bullet 350 "Fonte", série «Superstar», 01/1990, en très bon état, Boite 4 vitesses, 27.000 km, Démarre au ¼ de tour et roule très bien.

La série «Superstar» est très rare car elle n'a importée qu'au Royaume-Uni.

Cette moto est complètement d'origine et possède tous les documents belges (Certificat d'immatriculation + Conformité + Manuel d'utilisation + Catalogue pièces de rechange) avec possibilité de l'immatriculer en moto de collection "ancêtre"

Lien photos supplémentaires: <http://myalbum.com/album/M1t7jmCH5S65>

Visite et essais dans la région de Namur ; Prix : 1980 €

GSM: 0487 / 665 989, Mail: hsun085@yahoo.fr

TRIUMPH TrailTrophyAdventure TR5T 500cc année 1973

3^{ème} propriétaire, superbe état d'origine, 5.500 km

thierry.baele@skynet.be 0475/87.76.27

4 pneus neufs + chambres à air en 275/18 à vendre ou échange - thierry.baele@skynet.be 0475/87.76.27

Vente aux enchères se terminant le 30 septembre

ALCYON 100cc année 1926 plus diverses pièces, **GILLET** 350cc tour du monde 3 vitesse de 1929 + moteur réviser + pièces, **VICTORIA** vicky 38cc de 1952, **WHIZZER** 4temps 138cc de 1952 + diverses pièces, selle unique chauffeur marque **DENFELD**, **DKW** 50cc modèle 156 de 1964 + deuxième moteur et quelques pièces, lot de pièces : phare avant **NSU** quickly réservoir **BATAVUS** whipper phare a carbure phare ancêtre conteur mobylette **PEUGEOT** 1970 Batterie en boîte neuve 6v **KOYO**, batterie ancienne 6v **SAAJ** Phare **BOSCH** H4 klaxon double 6v **MUSE HORN**, 7 carburateurs différents + manette a gaz

A voir chez Fernand RAXHON rue de Moresnet 123, 4720 La Calamine tel 087/65.33.58 gsm 0478/55.96.11

Les enchères sont a faire par email CHEVALIER.d.ARTAGNAN68@gmail.com ou par SMS 0486/29.03.47

BMW RT 100/7 1980

+ 2 valises **KRAUZER** , pots inox **JUMA** ; Bel état

Contact Yvon PERE 0474 98 55 23

Fn 125 Type "S" des années 50 sans papiers.

Réservoir traité restom, manque flasque roue arrière ,déflecteur Phare, porte paquets.

Ensemble à restaurer. Prix demandé 500 €.

Contact Vincent Surson 0497 42 52 17 après 18 heures.



Recherche Culbuteur d'admission pour **SAROLEA** 350 culbutée de 1925 à 1930 25 D à 25P

Recherche Carters moteur 500 **JAP** culbute type **KOY** échange possible contre idem a carter sec type **KOZ**

Nombreux échanges possibles Spiesjm@gmail.com 0033625086864.

Schéma électrique (assez détaillé si possible) type **BOSH** pour une **SAROLEA** 125cc, frais remboursés, merci.

Courtois Maurice, 22 avenue des sorbiers 5170 Profondeville tel 087/ 41-21-87.

RECHERCHE:

SAROLEA DJINN restaurée ou à restaurer.

Propositions d'un RUMI peut aussi m'intéresser.
Contact: 0478 260988

CHERCHE (désespérément)

Livre FN " quand la FN avait 2 roues"

Édition Guy Debecker (1993) neuf ou usagé

Documentation sur FN 285 de 1914

Contact Yvon PERE 0474 98 55 23

alendrier du mois

4/09	Balade du Renouveau	04.227.19.79
4/09	Klakvelotreffen pré 1940 Houtland	0477.56.26.19
11/09	Journée du Patrimoine	0475.63.19.57
11/09	Balade d'Automne	0498.31.53.38
11/09	22 ^{ème} Balade CAG Ghislenghien	0474.98.55.23
17-18/09	Bourse Moto Retro Wieze	
18/09	Les Motos Belges	ANNULE
25/09	Balade de Marie-Rose et Marcel Dodion	0473.46.05.57
2/10	Franc-Warrêt	0491.36.80.48
16/10	Bourse Retro Moto Flemalle	0473.4097.97
31/10	Nocturne Halloween	0479.60.22.27
5&6/11	Bourse Houtland Roeselare	0477.56.26.19

Communiqué de la fédération

Essence E-10 à partir de janvier 2017 19/08/2016

ESSENCE SP95-E10 DISTRIBUTION OBLIGATOIRE A PARTIR DE JANVIER 2017

A partir de janvier 2017, la distribution de carburant SP95-E10 sera imposée en Belgique. De nombreuses stations n'installeront pas de pompes supplémentaires, ce qui risque d'entraîner à terme, la disparition de la classique Eurosuper 95, comme c'est déjà le cas en France. Tous les véhicules ne seront pas compatibles avec ce nouveau carburant.

1. De quoi s'agit-il ?

L'essence E10 contient jusqu'à 10% de bioéthanol en lieu et place des 5% de notre actuelle 95. Le bioéthanol est un biocarburant produit, en Belgique et en Europe, à partir de céréales (blé, maïs...) ou de betteraves à sucre, et destiné aux moteurs essence. Le bioéthanol est obtenu par un procédé de fermentation industrielle permettant la transformation du sucre contenu dans ces végétaux en alcool. Cet alcool brut (éthanol) est ensuite distillé puis déshydraté pour obtenir du bioéthanol. Ailleurs dans le monde le bioéthanol peut être obtenu à partir d'autres cultures végétales comme la canne à sucre majoritairement.

2. Quels sont les véhicules compatibles ?

Ce carburant convient à plus de 90% des véhicules en circulation. Autrement dit, toutes les voitures essence mises en circulation après 2000 (à de rares exceptions près) ainsi que de très nombreux véhicules (voitures et motos) commercialisés avant 2000 peuvent rouler au SP95-E10.

3. Où puis-je vérifier la compatibilité d'un véhicule ?

Une liste des marques et modèles concernés sera bientôt mise à disposition par les autorités belges. Cette liste sera disponible via le site de la FBVA

4. Aide mémoire pour vos véhicules

La FBVA étudie actuellement la création d'un petit autocollant, que nous pourrons vous fournir, lequel vous pourrez apposer visiblement, par exemple, dans la trappe à carburant ou sur le tableau de bord.

5. Une campagne de sensibilisation est-elle prévue ?

En collaboration avec la Belgian Bioethanol Association, la FBVA a participé à plusieurs réunions. Actuellement une campagne d'information est en préparation à l'usage des particuliers mais aussi des professionnels ou encore de la presse. Dès que cette campagne sera lancée, la FBVA vous en informera.

CONCLUSION POUR NOS OLDTIMERS

Le nouveau carburant SP95-E10 peut toutefois être nocif pour les oldtimers ou les véhicules de technologie spécifique. Dans un moteur non approprié, il peut provoquer un durcissement des joints et des durites, augmentant le risque de fuites.

La bonne nouvelle est que le carburant Eurosuper 98 ne disparaîtra pas du marché belge, lequel vous pouvez continuer à utiliser.

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**



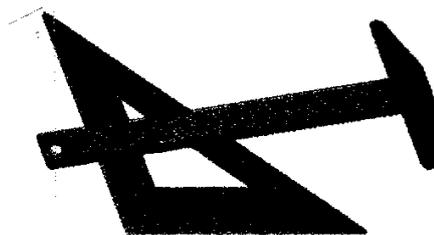
Roland Mignolet
Selles

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

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 : 8h30-12h30

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