

Choix et récupération d'une moto d'occasion

lundi 23 mai 2022, par [Piwi](#)

Le choix

En 2021, avec mon amie Anne-Pascale, nous avons créé notre propre moto-école à Rochefort (Belgique). Les déplacements en moto sont très nombreux principalement pour la moto-école mais aussi pour d'autres activités comme des balades.

Malgré les coups d'arrêt suite aux divers confinements je roule minimum 40.000 km par année. Autant dire que la moto personnelle s'use vite.

Au vu du kilométrage annuel, j'ai besoin d'une moto qui est très confortable. Mes critères sont simples : un cardan (pour l'entretien), un trail (pour la bonne position assise et une bonne suspension pour mon dos). Actuellement, je roule avec une Honda CrossTourer VFR1200 qui a déjà 120.000 km en trois ans et je sais que je peux encore rouler avec elle 2 ou 3 ans.

Mais à ce rythme, il me faudra encore au moins deux motos avant ma pension et un trail à cardan, il n'en reste plus que deux : la BMW GS1250 et La Triumph Tiger 1200. Les deux motos sont bourrées d'électronique qui ne me rassure pas du tout quand j'entends tous les retours des amis qui ont des motos récentes.

Alors, que choisir, que faire, que décider ? Une occasion ? Mais c'est parfois difficile de gérer une occasion entre autre pour trouver les pièces.

Je discute avec quelques amis de ma réflexion et nous commençons à chercher sur Internet des solutions. Nous sommes au mois de juillet 2021.

La découverte

Un jour, l'un d'entre eux me fait découvrir la Track T800 et là, c'est la révélation. Superbe trail de 800cc, 33kw de puissance, avec cardan et un vario. Mais en plus un turbo et un réservoir de 19 litres pour une autonomie de 900 kilomètres, la consommation annoncée est de 2,2 litres au 100 km.

Une moto avec un moteur diesel ...

Les recherches commencent pour trouver la bête. Les articles dans les magazines motos qui parlent de cette moto Track ont été publiés entre 2009 et 2013 et ne sont pas très nombreux. Mais quand, on sait ce qu'il faut chercher, j'arrive à trouver pas mal d'informations. C'est entre ces deux dates que les 100 motos ont été construites. Le site internet annoncé n'existe évidemment plus. Un de mes élèves fouineur sur le net a retrouvé le constructeur et, ho surprise, il reste une seule moto non vendue.

Je contacte le constructeur à la mi-août et m'annonce effectivement qu'il lui reste une moto, construite en 2013, qui n'est pas vendue. Avant de l'acheter, je propose de monter dans le nord de Rotterdam pour essayer la moto. Le constructeur ne veut pas que je teste la moto restante mais je peux essayer celle d'un de ces ami qui en a une depuis le début de la construction.

J'ai beau habiter en Belgique, ce n'est pas pour cela que je maîtrise suffisamment le néerlandais et l'anglais pour aller discuter avec le constructeur. Donc, trouver un ami qui est trilingue et qui est disponible pour une journée a pris un peu de temps.

L'essai

Nous sommes donc monté aux Pays-Bas vers fin septembre 2021 voir le constructeur et la fameuse Track. J'ai été surpris de la moto. Aspect simple et professionnel, les éléments sont clairs et facile d'accès, pas d'électronique (pas d'ABS) ... Bref, une moto sur laquelle je pourrais tout faire.

Je profite pour tester la moto présente et là nouvelle surprise. Elle a énormément de reprise. C'est ce que je cherchais entre autre pour suivre les élèves en formation sur voie publique, elle tracte fort, très fort. Le vario en est pour quelque chose puisque il est réglé pour garder le régime de moteur sur le couple maximum, un vrai bonheur.

Surpris aussi par le ralenti, très, très bas et quand la vitesse arrive proche de l'arrêt, elle revient brutalement sur son ralenti, ce qui m'a surpris et donc, comme tout motard qui a peur de caler, je débraye sur une moto sans embrayage ... t'as pas l'air con, tiens ! Surprenant mais maîtrisable les fois suivantes.

Lors du trajet retour, les discussions vont bon train. Le point crucial est de savoir si je suis en capacité d'accepter de garder cette moto jusqu'à la fin de ma vie de motard. Elle est quand même prévue pour faire entre 400 et 600 milles kilomètres. Mais comme mon idée est d'aller voir les potes en Afrique dès la retraite ... je décide de la prendre, ce sera ma dernière moto.

L'homologation

La première démarche est de la faire homologuer et là les difficultés commencent. Actuellement les pays européens ne peuvent homologuer que des motos aux normes Euro 5. Vu que la Track a été construite entre 2009 et 2013, elle n'est certainement pas aux normes. Ça se vérifie car elle a été refusée en Belgique, en France, en Allemagne et aux Pays-Bas.

La solution imaginée est de trouver une moto Track accidentée pour récupérer les documents et la plaque du cadre. Sur 99 motos vendues, ça me semblait assez compliqué mais j'ai quand même essayé sur les groupes ou forum Track.

L'occasion

Effectivement, je n'ai rien trouvé. Par contre, dans un groupe dédié à la Track, j'ai trouvé un Polonais habitant en Angleterre qui revend la sienne. C'est la première moto construite et immatriculée aux Pays-Bas en 2010. Le propriétaire et constructeur a pas mal roulé en Afrique avec cette première moto. Ensuite en 2016, il l'a remis à neuf, nouveau moteur, nouveaux amortisseurs, nouveau carénage ... bref, une remis à neuf complète.

La discussion commence avec le vendeur du pourquoi il revend la moto. Il est collectionneur et doit faire un peu de place. La moto a bien été remise à neuf en 2016 et depuis il n'a fait que 31 km, autrement dit, il n'a pas roulé et il faudra faire le rodage de la machine.

Le transport

Entre temps, l'Angleterre est sortie de l'Europe et je vais donc casser la tirelire pour payer les taxes de dédouanement. À cause des restrictions sanitaires, j'ai préféré qu'un transporteur aille la chercher car je ne suis pas à l'aise ni avec l'anglais, ni avec les documents de douane qui me paraissent assez compliqués.

À la mi-février, le vendeur apporte la moto à la sortie du tunnel sous la manche et l'échange se fait avec le transporteur qui la ramène en Belgique. La moto est ensuite dédouanée sans trop de soucis et je récupère les papiers pour l'assureur. Après l'assureur, c'est la demande d'immatriculation qui est faite.

Au guichet du bureau d'immatriculation, la dame m'annonce qu'il manque la validation du certificat de conformité de la moto. Pas normal d'avoir l'immatriculation sans avoir un soucis quelconque.

J'ai dû envoyer tous les documents au service d'homologation. Le service m'a rappelé pour avoir des documents supplémentaires.

La mécanique

Entre temps, j'ai passé une journée chez mes mécanos préférés. En effet, depuis la remise à neuf de la moto en 2016, rien n'a été fait. Les pneus sont neufs mais ont durci et se fissurent, l'huile moteur n'a pas été changée, etc. Au garage, ils m'ont changés les pneus, puis j'ai pu mettre la moto sur une table pour y travailler toute la journée. Opération démontage pour visualiser les entrailles, vidange moteur, changement filtre à huile, vérification de l'état de la courroie du vario, bref vérification de toute la moto et en fin de journée le remontage du tout. Très instructif pour moi mais aussi pour les deux mécaniciens qui découvrent une moto unique et particulière. L'huile moteur et le filtre à huile ont été récupérés dans un garage voiture en face.

Début avril 2022, je suis retourné chez le constructeur pour lui acheter un moteur et le boîtier informatique du moteur (le ECU) prévus et adaptés pour la Track.

L'immatriculation

Le lundi 11 avril, le Service Homologation me fournit une validation du certificat de conformité. Je prends tout de suite un rendez-vous avec le service d'immatriculation pour le mardi et tout se passe très bien. Mercredi la plaque d'immatriculation arrive à mon garage. Je peux enfin commencer à rouler avec ma Track.

Courant cette année, je vais devoir l'adapter, mettre mes bac en alu, les cages de protection pour essayer de faire du Moto-Gymkhana. Mais la suite est une autre aventure.

Pour l'instant, je dois apprendre à piloter une moto autrement. La roue avant de 21 pouces est très perturbante, son rayon rend la direction beaucoup plus maniable, les trous de la route sont absorbés différemment. Le variomètre me donne moins de frein moteur que sur une boîte de vitesse mais suffisant pour anticiper un virage, par contre l'accélération est impressionnante car le vario garde le couple maximum (faudra que je fasse attention à l'usure de pneus). Le bras oscillant paralever BMW permet que la moto ne se lève pas de l'avant lors des accélérations, c'est d'ailleurs très agréable.

Le résumé

Le résumé de cette aventure.

Pour la Belgique, pour récupérer un moto d'occasion de l'étranger, il faut

- La facture du vendeur.
- Les documents de la moto (Certificat d'immatriculation, certificat de conformité).

En Belgique, il faut

- Contacter une agence en douane pour les documents d'importation.

- La vignette E705 suite au dédouanement.
- Le document d'assurance.
- Une validation du certificat de conformité par le service d'homologation (si la moto n'a pas été homologuée pour la série entière) mais qui a déjà été homologuée et immatriculée à l'étranger.

Les coûts.

- L'achat de la moto d'occasion
- Coût de l'agence en douane
- Le dédouanement
- d'un pays de la Communauté Européenne vers la Belgique = 1€
- d'un pays hors Communauté Européenne vers la Belgique = 21 % sur la facture de la moto + la facture de l'agence en douane.
- Le service d'homologation pour la validation du certificat de conformité = 80€
- Beaucoup de patience :-D

Les photos



