

LE LOUP-GARREAU

05

Électronique



La Vincent de Jeff Vallat en compagnie d'un Beechcraft.
Sa moto marcherait-elle comme un avion ?

Attention, achtung, atenzione, read carefully, diwall, ten cuidado, méf:
Cette parution est ouverte à tout possesseur et/ou amateur de tondeuse à gazon, avion-cible, scooter marin, cyclomoteur ou motocyclette des marques H.R.D., Vincent-H.R.D., Vincent ou apparentés.



Ce magazine émane du VOC France, est totalement indépendant, gratuit, ne vise aucun profit et se veut le bulletin de liaison des amateurs de Vincent HRD et dérivés.

L'adhésion au club VOC France permet aux seuls adhérents de bénéficier d'avantages spécifiques qui seront détaillés en cours d'année. C'est aussi un soutien pour les manifestations à venir.

Cette parution n'est donc pas liée au Vincent-H.R.D. Owners' Club.

Le Loup-Garreau électronique conseille à ses lecteurs l'adhésion au Vincent-H.R.D. Owners' Club (<http://www.voc.uk.com/>) pour connaître la vie des autres sections dans le monde, recevoir la revue mensuelle MPH et bénéficier de remises auprès du VOC Spares Ltd.

Sommaire :

Le mot du Président	2
Christian Le Martiniquais (ma première Vincent)...suite du LGE 04	4
Caussade maussade	6
Trois roues et deux cylindres	10
Rallye International - 3^{ème} partie	16
Effet du confinement : Céleste a maigri de 23 kg !	27
Manifestations à venir en 2020	30
Petites annonces	31
Bonnes adresses	32

Le mot du Président

Chers amis sportifs,

À ce jour, l'organisation de manifestations reste soumise à incertitude et il semble que seules des organisations locales de plus ou moins dernière minute puissent être envisagées.

Si vous envisagez d'en organiser, vous pouvez envoyer les informations à : loupgarreau@gmail.com, nous les transmettrons.

Pour les sorties à l'étranger, MPH reste le média d'information.

- **site Internet** : le site devrait être mis en place après la période des congés.

- nous sommes toujours **à la recherche de belles photos** de machines. Vous souhaitez « en être » :

👉 envoyez-les à loupgarreau@gmail.com ou dany.vincent@wanadoo.fr

- chaîne de distribution/articles pour le Loup-Garreau :

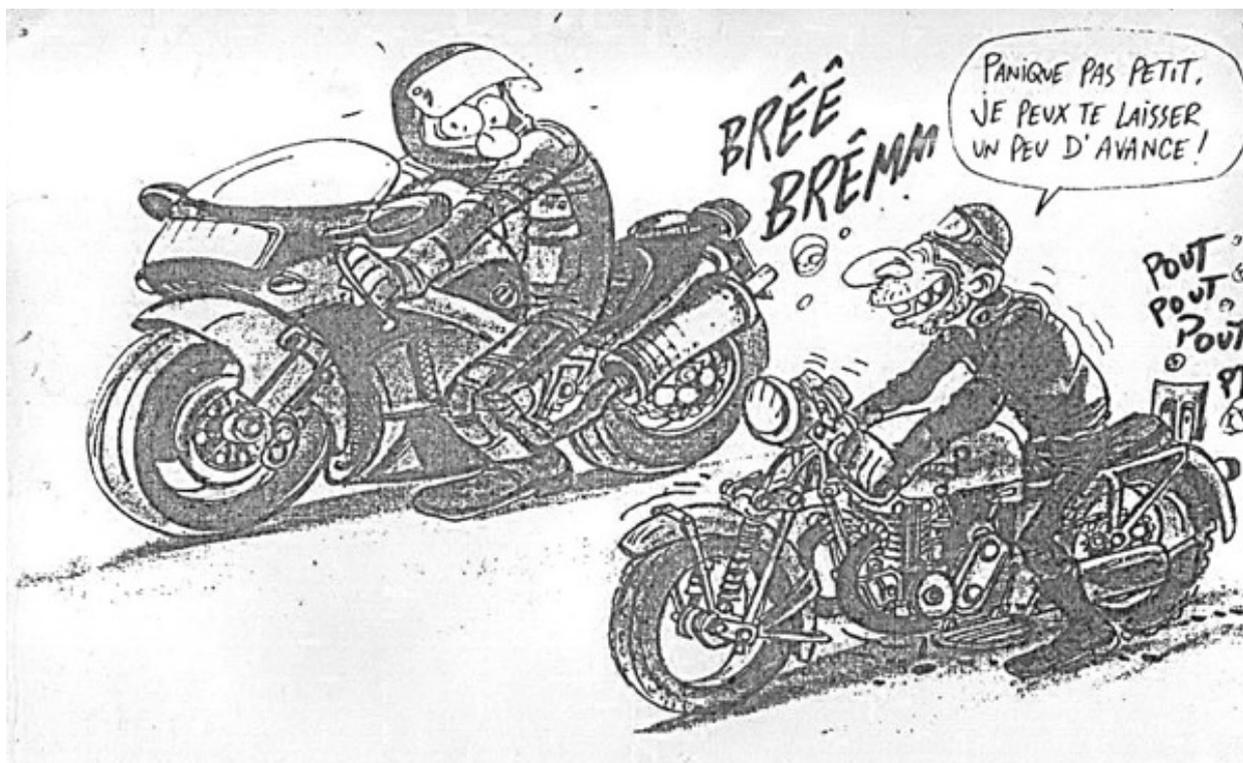
Le succès de la chaîne, qui a été interrompue peu après le déconfinement, a suscité de nombreuses communications. Certaines n'ont pas pu être passées dans la chaîne, car riches en information, elles justifiaient de figurer dans le LGE.

Par contre, elles seront diffusées au fil du temps selon l'actualité et aussi les autres sujets car il nous paraît important, pour le côté agréable de la lecture, de maintenir une sorte d'équilibre entre relations humaines/technique/voyages/information/vie du club/etc., d'une parution à l'autre. Donc, ne soyez pas déçus si votre envoi n'a pas encore été publié, toutes les contributions passeront.

Sortez votre machine, cela lui fera du bien, tout comme à vous !

Restez prudents avec le Grobid-19 et au plaisir de se revoir !

Dany



Christian Le Martiniquais (ma première Vincent)...suite du LGE 04

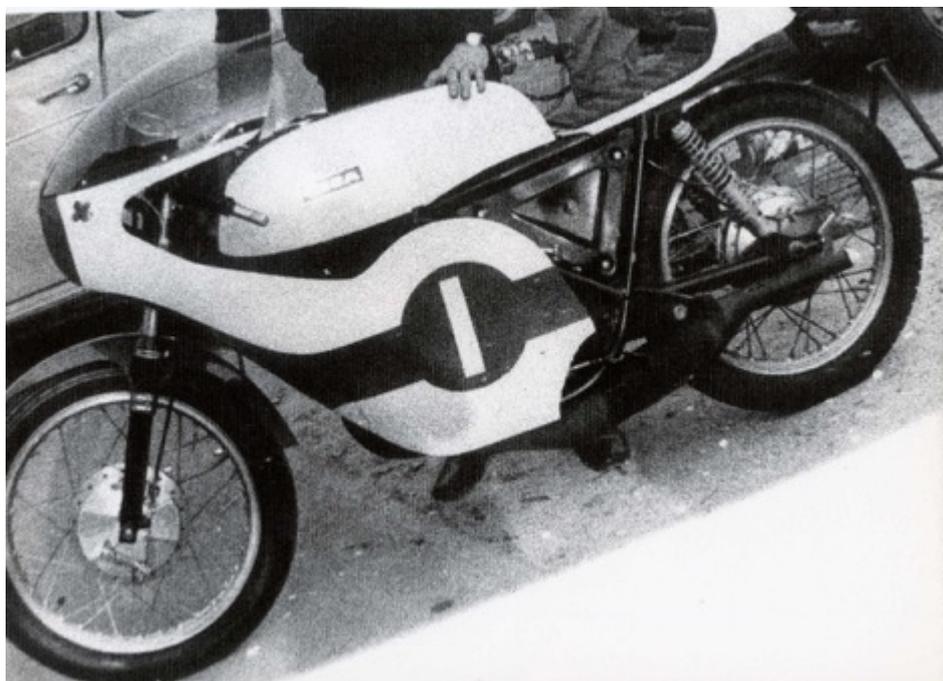
Par Dominique Malcor

Donc nous voici ramenant l'Ossa SPQ de Hugues Pham selon les conseils de son binôme et ami Yann, tous un peu déçus du flop de l'Egli Vincent de Fritz, dû à ses départs.

Nous étions allés à la côte Lapize. Là je vis pour la première fois Rougerie sur une Honda 350 bicylindre et aussi Baldé, ça sentait bon l'huile de ricin... Yann m'avait fait remarquer que l'Ossa (pas encore avec son cadre SPQ) démarrait au Kick avec des bougies froides de 360 grâce à son allumage électronique...

1972 fut la première année de la Coupe des 4 Saisons où, contrairement aux « Critériums », on pouvait équiper les motos de pot de détente ou de mégaphone.

Voici la Moto d'Éric Pérouse, avec le numéro 1 dû à sa promptitude à s'engager pour les Promo sports. Il avait l'avantage sur moi d'un an de compétition. La 4 L de sa mère au fond...



C'était très léger (95 kg), ça freinait fort et accélérât tout autant grâce à une carbu IRZ à deux puits d'aiguilles et gicleurs, en gros le moteur compétition des machines de cross... un peu juste en vitesse de pointe face aux compétition-client Yamaha mais, au circuit du Luc, Sabrier avait battu la machine usine de Guignabodet, sur ce tourniquet... On retirait l'éclairage, Tomaselli d'origine, pneus Pirelli espagnols. Ici, avec le carénage usine Ossa.

J'avais essayé la mienne à Montlhéry en compagnie de Christian, Yann Lecudonnet et Éric sur sa moto bien préparée, la mienne sans carénage et en silencieux... J'ai « perdu l'avant » sur l'angle à « la ferme » après une pluie soudaine.

Le réglage en gicleurs était de 78 et 118, avec les aiguilles au milieu, en silencieux.

Nous partîmes pour la première course de la Coupe des 4 saisons au circuit du Castellet, sur remorque tirés par une Renault 4 L... Là, j'ai souffert car il y a une grande différence entre un pilote de quartier, rapide, champion des rues ou routes départementales, et un autre sur circuit, j'étais entre 1 à 2 secondes hors des chronos de qualifications...

Puis Hubert Rigal (qui a été le complice et pilote de Patrick Godet), je ne sais trop pourquoi, alors que nous en parlions dans le paddock, me proposa de le suivre pour me montrer les trajectoires.

Il étreignait la première Kawasaki H2, contre une meute de Honda dont celle de Luc... C'est là que j'ai su pour les « trajectoires », mais je dû m'y prendre pendant deux heures avant de pouvoir passer à fond « Signes », la très longue courbe droite si rapide avant d'attaquer le double droit du Beausset, techniquement un passage délicat.

D'ailleurs je passais 'Signes', « à moitié couché », les autres étaient redressés, puis je sus la passer complètement couché, sans carénage, ce qui me permettait d'être dans les temps : soit 16^{ème} sur la grille, il y en avait 24 autres derrière...

Christian s'est occupé de la machine, il y avait très peu à faire, choisir la démultiplication, vérifier les bougies, la carburation...

La course se passa mieux sauf... évidemment je fus victime de mon inexpérience en voulant doubler à l'extérieur un certain Goubon avec une Ducati très rapide (il me passait dans la ligne droite du Mistral) juste dans le droit qui suivait les tribunes, idiot et surtout impossible !

Donc chute avec percement du réservoir sous les hourras de la foule : terminé !

Ensuite retour à Paris avec les acolytes. Nous avons pu faire connaissance avec un certain Didier Garnier et ses parents qui habitaient à côté de chez moi... Il échangea sa Honda Jaune et rouge carénée contre une H2... Pourquoi ?

Mon bienfaiteur Hubert Rigal a gagné la course avec la seule Kawasaki H2, de haute lutte après une bagarre avec Luc et sa Honda, il en a fait une publicité et disait à qui voulait l'entendre que le moteur ne chauffait pas. Contrat SIDEM ? à vérifier.

Quant à Éric, sérieux, il gagna la première manche et finit troisième ou quatrième de la seconde. Christian me donna rendez-vous pour l'aider (juste en petite main) pour son cadre Vincent, dès le retour en m'assurant de son aide... Il fallait un carénage, et, un type rencontré à Bastille m'en fabriqua un. Yann l'aidait pour le moteur de sa Vincent mais était dubitatif.

C'est tout de même à Christian que je dois ma plus belle frayeur en course cette année-là, sur ce même circuit. Il avait quand même des idées farfelues, guidées par un optimisme sans faille dû à des réflexions théoriques dont beaucoup se sont révélées hasardeuses ou carrément néfastes. Mais c'était un ami, et mon inexpérience faisait que je suivais mon guide du moment.



Caussade maussade

Par Jean Pirot

Ce lundi matin, lendemain de coupe du monde de 'foute balle', nous repartions de Revel pour remonter sur le Nord. Nous, c'est-à-dire Anne, Catherine, Sylvie, Georges, Jean et Stéphane. Véronique et Philippe (qui nous avait étudié un parcours de rêve) n'avaient finalement pas pu partir avec nous. En revanche, Patrick et son side-car étaient de la partie. Nous revenions du rallye Vincent magistralement organisé par la maison Camp et Patrick était ravi de cette grande balade. L'itinéraire était assez simple sur le papier : la ligne droite... en revanche, traversant l'Auvergne de part en part, il nous fit prendre les plus petites et tortueuses routes qui se puissent imaginer.



Sol mouillé, ciel gris, ce n'est pas le midi des poètes mais c'est quand même la Baleine de Patrick, Jonas de ce jour dans un océan de pluie...

Revel, donc, le lundi matin à l'hôtel. Le petit-déjeuner pris, nous allâmes récupérer nos machines dans la cour. Le beau temps de la veille n'était plus qu'un souvenir et le ciel se déchirait, libérant des trombes d'eau qui, débordant des caniveaux, envahissaient chaussées et trottoirs... Il est ainsi de ces moments stoïco-héroïques où tous reprennent leurs montures, semblant se moquer de la pluie. Bon, c'est au moment de kicker que les choses se sont dégradées ; la Shadow de Georges était à plat de l'arrière. Il fallut réparer sous cette avalanche. Patrick dont la machine consommait un pneu arrière aux 1000 km avait fort heureusement pris quelques chambres à air d'avance, ce qui permit à Georges de choisir celle qui lui convenait le

mieux. La séance fut longue car certain attendait la fin de la pluie qui ne vint pas. C'est donc, à peu près aussi secs que des serpillières un lendemain de 14 juillet au bal de la salle polyvalente que nous fûmes prêts à reprendre la route. Très charitables, les gens de l'hôtel nous offrirent savon, serviettes et café... Et nous reprîmes la route sous la pluie battante. Il me souvient du dépassement d'un ensemble semi-remorque sans aucune visibilité dans un nuage d'eau, il me souvient des lunettes embuées, saturées impossibles à remettre et la pluie qui pique les yeux, je ressens encore la progression de l'eau depuis les coutures du Barbour... la route quoi...



Patrick s'apprête à repartir, Anne attend Georges en essayant de se réchauffer

Nous fîmes une halte à Caussade pour faire boire les chevaux, la pluie semblait se calmer. Déployant leur carcasse trempée, les premiers attendaient les suivants sur le parking de la zone commerciale quand quelqu'un se précipita vers nous, appareil photo à la main. Ce sympathique personnage était amateur de belles motos, de Vincent en particulier, avait déjà rencontré Patrick et fut abasourdi de se retrouver devant lui. Quelques photos plus tard, il me dit qu'il m'avait déjà vu à vélo... aux Andelys ! Du coup, c'est moi qui me retrouvai estomaqué...

Nous reprîmes la route, non sans avoir échangé nos numéros de téléphone.

La route fut meilleure après Caussade, avec un passage assez long sur l'ancienne nationale 20 (une route à la Thierry Dubois). Un arrêt déjeuner dans un estaminet au soleil nous permît d'intercepter Hervé Sabassier qui remontait lui aussi mais, malheureusement, à l'occasion d'un nouvel orage sur un horrible machin à quatre voies du côté de Brive-la-Gaillarde (Chère à Georges Brassens), nous le perdîmes...



Ce rallye fut un festival de micro-pannes pour notre équipe mais, ici, la Baleine s'apprête à fièrement refendre les flots...

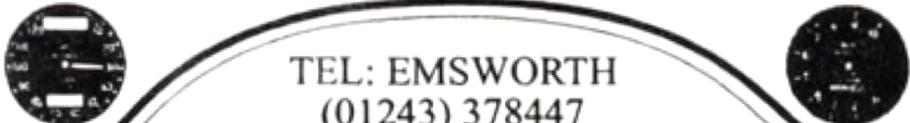
Quelques temps plus tard, Jacques me fit parvenir les photos de Caussade que je gardais précieusement. Patrick avait, nonobstant une tendinite sournoise, été ravi de son rallye et se promettait, et nous promettait le meilleur pour l'avenir... Las, c'était son dernier rallye et les photos de Jacques sont simplement les dernières de Patrick à un rallye Vincent.



Sur cette photo, nous pouvons apprécier le charme indéfinissable du parking du centre commercial de Caussade où se sont égarés une Bretonne et un Normand auxquels, heureusement, la pluie ne fait pas peur !



Tout le monde a en tête cette superbe photo où Patrick lance son side-car à la poussette mais, ici, rassurez-vous, le démarreur « made in Grosset » était présent !



TEL: EMSWORTH
(01243) 378447
Mobile: 0378 742334

DAVE BOOTH

Chronometrics Repaired and Exchanged

WANTED

Chronometrics Speedo's and Rev Counters

36 Pagham Close, Mill Reach, Emsworth, Hants. PO10 8JB

Trois roues et deux cylindres

Par Jivaro

Vous êtes nombreux à suivre les courses de Hervé et Marie-Laure sur leur basset Vincent. Pour répondre à de nombreuses questions, mais vous pourrez en poser d'autres, je vous livre ici les dessous de tout cela, car c'est comme d'habitude, une histoire humaine avant d'être une histoire de mécanique.

Cela a commencé avec une discipline méconnue, et pourtant passionnante, le championnat de France des rallyes routiers. Beaucoup l'ignorent, mais il y a un pendant au championnat de rallyes voiture, et c'est une catégorie plutôt franco-française. Donc, même principe, des parcours de liaison sur route ouverte, avec quand même une moyenne imposée, routes bien sûr les plus difficiles possible, voir des chemins, et l'obligation de respecter le code de la route (le pauvre !). D'autant que les archers du roi ne sont jamais bien loin.

Ces liaisons emmènent à des épreuves chronométrées, route fermée et gros gaz. Le vainqueur est celui qui va le plus vite en spéciale, mais aussi sans pénalités sur le routier, et qui voit bien parce qu'il y a en général quatre tours de jour et deux de nuit. J'ai découvert cela fin 2008, avec le Voxan club de France, qui soutenait un pilote auvergnat, sur une Triumph, (pas racistes, les gars), et j'ai été emballé. Le côté sportif, bien sûr, mais aussi l'ambiance du paddock, du genre années 60/70. Rigolade, bonne bière, et poignée dans le coin. Pour 2009, j'ai remonté ma VOXAN Black Magic en version rallye, et je l'ai prêtée au susdit pilote, qui a ainsi fait la saison en semi officiel. On a bien rigolé, il s'est bien classé, que du bonheur. Et il y a évidemment une catégorie side-car. Là, on fait dans le lourd, avec des 1300 Suzuki, 1400 Kawasaki, des GSXR de tous poils, et des parties-cycle ultra modernes et performantes. En side, un équipage aimait bien Maxence, mon pilote, jusqu'à le sortir du fossé au rallye de l'Ain en perdant du temps, des gens charmants.



Hervé et Marie-Laure, puisqu'il s'agit d'eux, sont rapidement devenus des compagnons de route pour la saison. Ils roulaient avec un 1300 Hayabusa, 190cv, dans un châssis Choda. Des clients sérieux, champions de France en 2008, ils allaient remettre ça en 2011 et 2012.



Nous, après une demi-saison 2010, nous avons attaqué dans les grandes largeurs en 2011 avec une 500 Royal Enfield à injection, neuve, donc classée en catégorie top fuel. Ça n'a pas rigolé, 35cv après une visite Jivaresque du moteur, un travail de fond sur la partie cycle, un pilote très 'dévoué', nous finissions couramment 48 ou 50^{ème} sur 110 partants. Les mecs en 690 KTM et autres 675 Triumph Daytona derrière tiraient une drôle de tronche. Et toujours nos duettistes en soutien, et la poignée dans le coin.



Cette amitié naissante a trouvé un premier aboutissement, d'abord sur le plan sportif. J'avais noué de nombreux contacts pour alléger un peu le poids de la course, pneus, freins, casques, huile, fournisseurs variés. C'est que ça coûte un peu cher, ces amusements ! Comme on ne roulait pas en 2012, j'ai fait suivre (*les aides*) pour mes side-caristes préférés, ce qui les a un peu aidés.



Jivarette en sponsor !

En fin de saison, ils sont venus passer un grand week-end à la maison, et nous avons discuté des courses futures. Ils étaient encore bien mordus 'rallyes', mais Hervé en avait marre des attelages monstrueux, 444 kilos pour 190cv avec la Suzuki. Des bêtes à cauchemar sur des routes comme la Corse ou l'Aveyron. Moi, il y a un bout de temps que je prêchais pour des trucs modernes, mais plus simples.

Nous sommes tombés d'accord pour un *twin*, à définir, et un châssis en 15CDV6, tube aéronautique ultra léger, ultra résistant, et ultra cher. Après une tentative avortée auprès de AVINTON, c'est finalement un 1198 KTM qui est arrivé chez Choda. 175 chevaux pour 185 kilos nous ont bien convaincus. Le bilan final, 303 kilos sur la ligne de départ, nous a régalé, et la saison 2014, malgré des problèmes moteur, a donné un titre de vice-champion de France.



Mais voilà, à force de fréquenter des timbrés, il y a de la contagion !

Nous refaisons la séance annuelle de mangeaille auvergnate, heu, de réflexion sur l'avenir, et Hervé me dit : 'On arrête les rallyes, ce n'est plus aussi sympa qu'avant, et nous avons essayé un ou deux trucs'. Ah bon, là, le Jivaro était scié. 'Et, c'est quoi, ces trucs ?' 'Un side F2 (600cc, ultra moderne, piste bien sûr) et un basset classique pour le championnat motos ancienne'. Le F2 ne leur avait pas trop plu, manque de partage de l'effort, et c'est comme ça que nous sommes partis dans l'aventure qui a mené au VINCENT. Tout d'abord, nous avons été échaudés par des bassets Trident, épavesques, puis, un autre week-end, Hervé me demande si je peux lui construire un moteur VINCENT ! 'Heu, oui, mais c'est un peu cher, mais je connais peut-être le basset complet avec le moteur'. C'est comme ça, qu'après un coup de téléphone à Patrick Godet, ils ont acheté le basset de Chris Chant, équipé d'un 1330 Godet et qui appartenait au regretté Gilles Lequellec.

Ça nous a mis sur les rails, de justesse, pour la saison 2016, 5^{ème} au championnat, puis les saisons 2017 et 2018, où ils sont allés chercher les limites du châssis. Celui-ci, un peu ancien, vient d'être remplacé par une construction britannique, un châssis Rod Bellas. Ce qui a nécessité la vente du KTM, l'achat du Chris Chant ayant déjà pulvérisé le compte épargne de Marie-Laure. Mais, que ne ferait-on pas pour aller gratter les deux affreux (Honda 920 et 1080 BMW) qui sont devant.



Le premier side, presque terminé, dans l'atelier d'AMC



Prêt pour courir



Il faut dire que nos duettistes ont fait quatrième aux courses du sud de l'île de Man, ce qui leur a assuré un certain respect. Rod, le constructeur du châssis, a gagné en 2019 au même endroit, avec un châssis de sa conception et un moteur Hillman Imp.

Voilà, nous devons faire une saison, d'autres choses plus graves ont évincé les événements sportifs de premier semestre 2020. Nous serons aux journées Coyote à Nogaro, les 8 et 9 août. Il y a normalement encore deux courses ensuite. Si celles-ci restent programmées, je vous tiendrai au courant. Surtout, allez les encourager. Ils ont le feu sacré, les VINCENT tiennent maintenant beaucoup de place chez eux, et peu ont autant donné pour l'amour du sport.



Ndlr : Retrouvez leur actualité sur :
<http://www.teamlaufferrieu.com/>

Leur site est bien tenu à jour.

Pour que la marque brille encore !!!!!!!!!

Rallye International - 3^{ème} partie

Par Didier Camp



Mardi 11, le jour se lève sur un grand beau temps. Chanceux nous sommes !

Ce furent deux belles journées dans le Sud de l'Allemagne.

Nous décidons de faire route, seuls, pour cette dernière étape, pour prendre un itinéraire plus long, plus sinueux, et plus escarpé, et surtout éviter Munich. Nous ne serons pas déçus !

Les Alpes Allemandes-Autrichiennes sont enfin là, majestueuses, notre première excursion dans cette région d'Europe.

Ce sera pour nous un régal de longer la rivière Isar, ses eaux tumultueuses et laiteuses, passer l'Archenpad, et longer l'Archenwald.



Petites routes en très bon état, cols et passages à 15%, puis la vallée de Gerlos, et le Gerlospass...

Une fois de plus arrivée très tardive à notre destination finale, Wagrain, hôtel Sporthotel, le camp de base de cette 2^{ème} étape du rallye. Et c'est là que l'on réalise que quelques « Vincentistes » se faisaient du souci de ne pas nous voir arriver, et nous ont appelés, en vain ! Merci à eux...



Nous arrivons bien sûr, après le meeting et l'apéritif de bienvenue, mais nous trouverons vite une place pour profiter de ce premier repas... pantagruélique !!!

La 2^{ème} partie du rallye était organisée de main de maître (nous le découvrirons un peu plus chaque jour !) par Michi Schartner et sa famille, un Michi adepte de la tenue Nationale ! Et fin pilote de sa Black Shadow.



Nous retrouvons pas mal des présents de Belgique, mais aussi de nouveaux arrivants, dont un Français !!!

Cocorico à Stéphane et à son EVG !!! .

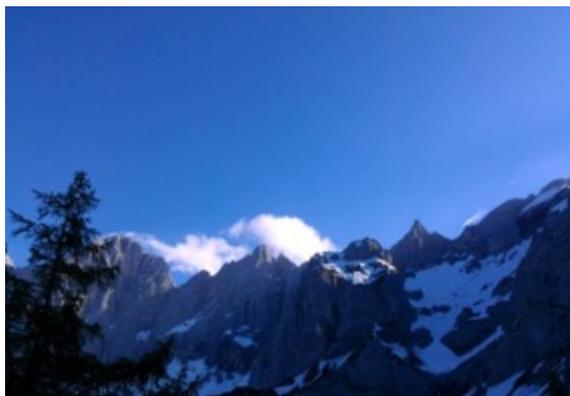
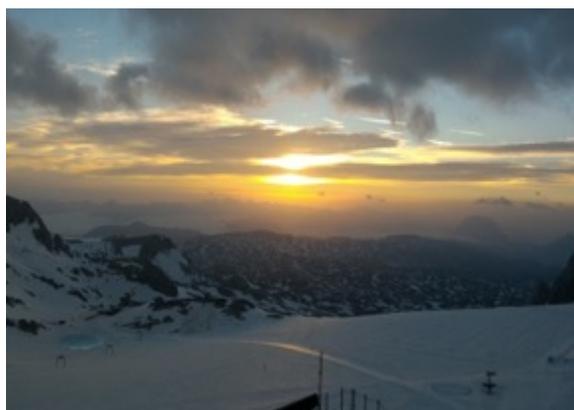
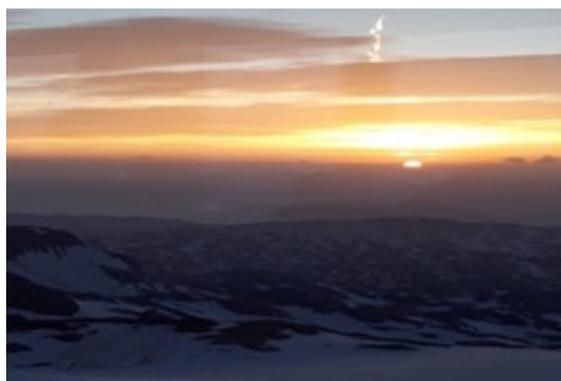
Stéphane, Arthur Farrow et Patrick Godet nous avaient dit que le rallye organisé en Autriche par Michi, tous les 2 ans, était toujours tip-top, nous n'avions donc pas hésité à nous inscrire à cette 2^{ème} partie.

Nous retrouvons les « roule-toujours » Australiens, Brian et Jen Hale, dont la Rapide, suréquipée et chargée pour 3 mois de périple, présente une usure des repose-pieds assez impressionnante... Chris et June Weir sont aussi là après leur mésaventure de chaîne primaire cassée, dans le Sud de la France... et tant d'autres que je ne pourrais nommer.

Le programme prévu par Michi est très chargé, mais laisse la part belle aux envies de chacun, avec ses suggestions annexes.

L'hôtel et ses facilités, piscine, spa, etc... et son immense garage couvert, réservé au VOC, étaient de grande classe.

Le 13, l'excursion au Dachstein glacier reste dans nos annales. Il a fallu se lever très-très tôt, certains ont préféré ne pas se coucher, mais la montée vers le glacier, le petit-déjeuner, le lever de soleil, la balade sur et dans le glacier, féérique, et tout cela, pour nous seuls, membres du VOC !!!!... unique !! Merci Michi.



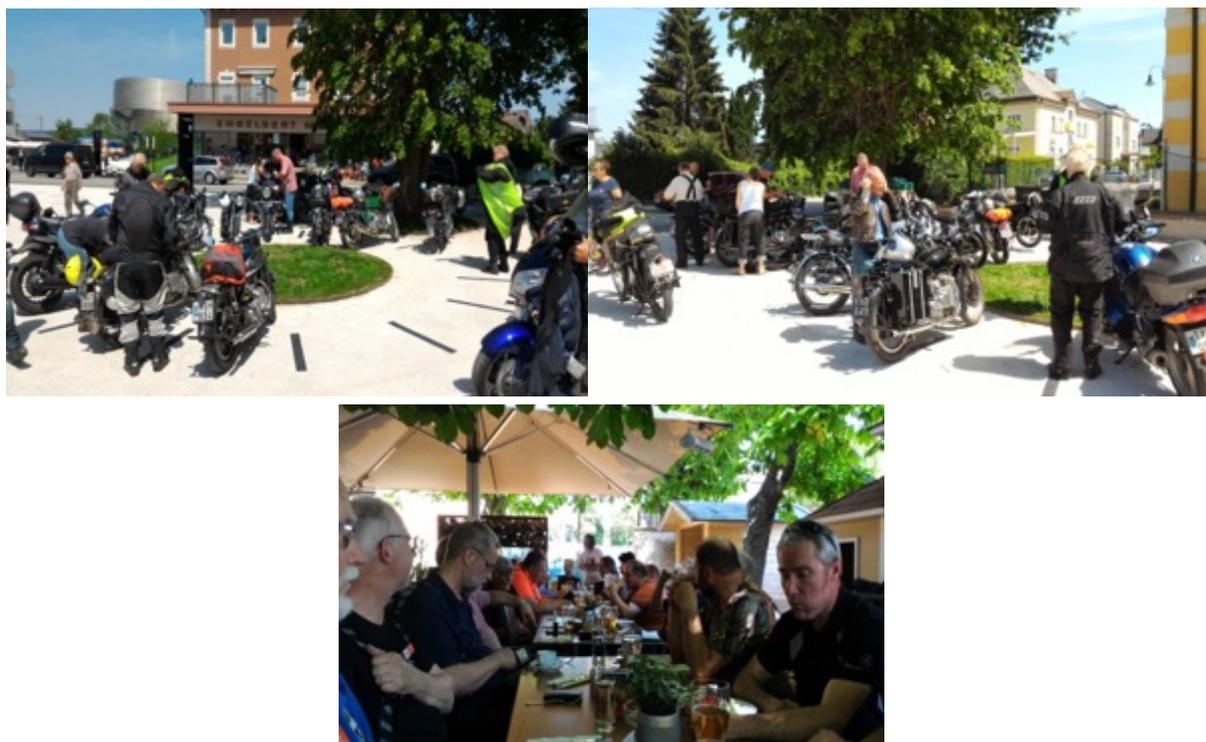
D'autres, moins portés Nature, et plus techniciens, auront préféré la balade du vendredi 14.



Une fois de plus, départ matinal, après un p'tit-déj pantagruélique. Oh ce buffet, trop c'est trop et il est impossible de tout goûter, mais Miam !!! Ce miel champêtre directement extrait du « rayon », m'aura fait craquer tous les matins !...

Départ matinal donc, pour aller visiter le Musée KTM nouvellement ouvert. Rétrospective intéressante de KTM, le passé, le présent, et le futur... Et superbe bâtiment !

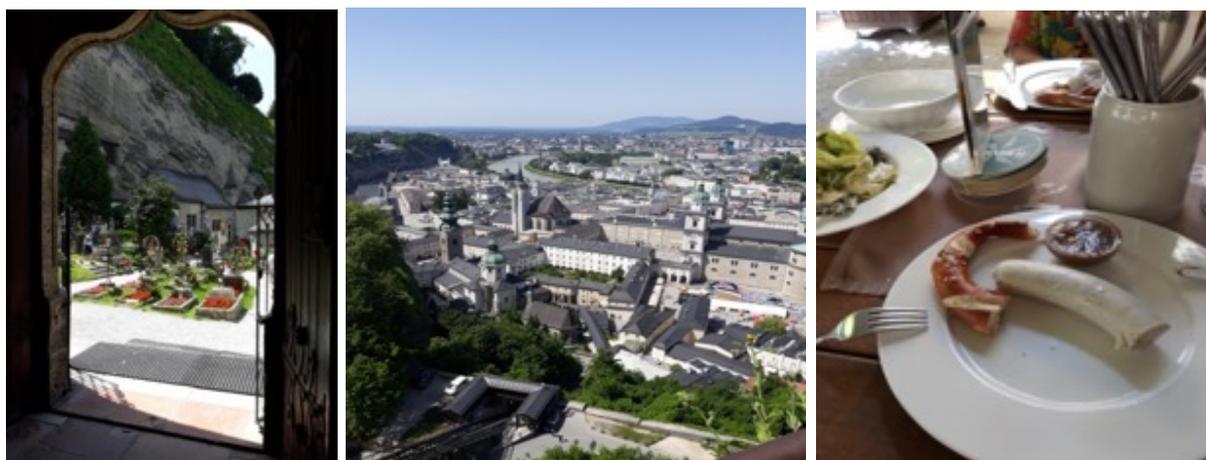




La soirée nous réservera une autre surprise, Stuart Wood, *chief engineer* chez Triumph, nous fera un exposé « châssis suspension ».

Les dames nous avaient abandonnés pour la journée, pour une visite de Salzburg... à la recherche de Mozart... et de ses partitions. Leur visite émaillée d'aventures et incidents leur ont apparemment laissé de vivaces souvenirs...





D'autres ont préféré rester à Wagrain, profiter du soleil estival, du sauna et du spa, de la piscine et de la belle et grande terrasse du bar... et des environs... bucoliques.



Le week-end est déjà là, le samedi 15 nous verra faire une longue balade, jusqu'à Berchtesgaden et le « Nid d'Aigle d'Hitler ». Lieu impressionnant, chargé d'histoire, que certains ne semblent pas avoir oublié, et commémorent encore.

La route d'accès est fermée et il faudra montrer « patte blanche ». Michi, une fois de plus sortira le sésame de sa poche, pendant que sa femme et ses enfants, nous offriront le thé-café et petits gâteaux.

Et oui, chaque jour, sur les balades qu'il a programmées, des haltes sont organisées, et à chaque fois, table est mise, avec rafraichissements et friandises !!! L'occasion pour jeter un œil aux motos, papoter, et se détendre.





Vu la température ambiante trouvée au « Nid », une nourriture terrestre, bien locale nous aura tous remis sur pied, et rendus sereins pour entreprendre la descente vertigineuse qui nous attendait.

Au final, encore une superbe balade historique, avec des routes 'nickel', organisation au top, dommage que le retour se soit fait sous la pluie... et, bien sûr, je n'avais pas ma combi de pluie !! Une fois de plus la solidarité VOCTiste a su jouer et une combinaison est miraculeusement sortie d'une sacoche !!

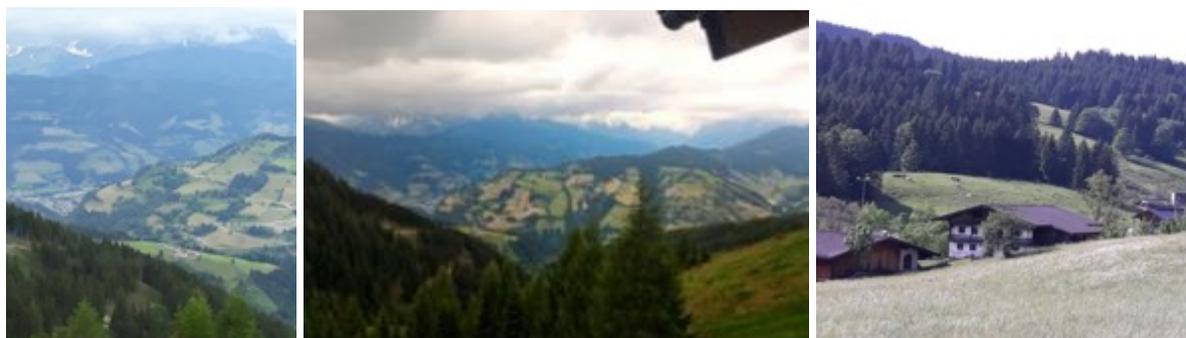
Le dimanche 16 était une journée de repos... avec exposition des motos au centre du village, le tout animé par un orchestre bien local, et arrosé par moult bocks de bière !!!





La journée aura aussi été mise à profit, pour faire de la mécanique pour certains...

D'autres profiteront de balades pédestres dans les environs. Wagrain étant une immense station de ski, de magnifiques paysages s'offrent à la vue, et l'accès aux plateaux d'altitude, et aux sommets est facilitée par quelques télécabines opérationnelles.



La soirée de ce beau dimanche se verra couronnée par le Dîner de Gala et la soirée d'adieu pour ceux qui ont choisi la version courte de cette étape autrichienne du rallye.

Magnifique réception, habituels discours, danses traditionnelles et plus « modernes », ...





Ce lundi 17, matin, le parking ne s'est finalement pas trop vidé. Les « 2 journées extra » optionnelles doivent présenter un certain intérêt, car beaucoup ont pris l'option.

Et pour un certain intérêt, la balade du jour en offrait. Rien moins que le Grossglockner pad par le *Hochkönig*.

Une fois de plus, l'arrêt « thé-café pâtisseries » était au programme, juste avant la montée, histoire de « prendre des forces ».

La montée sur le col, payante et surveillée, car pouvant être dangereuse, fut un régal avec ce beau temps. Même un club de tracteurs Porsche en était, à notre grande surprise. Virages après virages, paysages à couper le souffle,



Suite... et fin au prochain numéro.

Effet du confinement : Céleste a maigri de 23 kg !

Par Dany

Céleste : ben, c'est la moto de Rachel : une Comet.

C'est une moto récupérée en basket case mais *matching numbers* (même si ça ne change pas grand-chose...) qui a déjà pas mal roulé depuis une dizaine d'années.

Rachel (1M55) la trouvait lourde et haute, peu maniable et très peu confortable. Il faut dire que j'avais vraiment minimisé la hauteur de selle et il n'y avait plus guère de débattement à l'arrière.

Cet hiver, j'ai donc procédé à des améliorations visant à essayer d'améliorer ces points négatifs. La réduction du poids est réalisée de façon simple, sans matériau coûteux genre titane ni transformation majeure. Ce n'est pas une réduction par rapport à une Comet strictement d'origine, mais d'une Comet qui était ce qu'elle était.

La roue avant était en 19'', je repasse en 20'', la hauteur de la moto ne change pas car le pneu est plus petit, mais pour la maniabilité c'est assez spectaculaire.

Gain 2 kg (pneu et jante plus étroite). Le pneu, pas le choix : c'est le Avon Speemaster mk2.

Roue Arrière : la jante est en 18'', je la garde car une 19'', les essais montrent que c'est vraiment plus haut et je recherche donc un petit pneu (90x90-18''), le plus léger possible : gain 2 kg (rien que sur le pneu...) et de faible hauteur de flanc : c'est un Pirelli City Demon (ça en jette, non ?)

La batterie est passée de plomb à lithium. Marque ELECTHIUM ref HTJX14H-FP-S (là, c'est moins glamour...)

Cette batterie a les mêmes dimensions qu'une batterie plomb Yuasa YTX14BS, mais est moitié moins haute. Donc pour conserver la hauteur, le visuel et le système de sangle, j'ai découpé le fond de la batterie Yuasa pour en faire une cale placée sous la batterie au lithium.

Cette moto est équipée d'un démarreur et ce système composé d'une batterie lithium associé à un Alton et un régulateur Podtronic 4 fils (Alton) est parfait.

La batterie lithium a aussi un couvercle et des autocollants vert pomme, pas vraiment du meilleur goût, donc j'ai viré les motocollants et peint le couvercle en noir.



La selle a été revue : pour abaisser la hauteur, je vire la boîte à outils (ils seront placés dans une pochette qui sera dans la sacoche de réservoir que Rachel emporte systématiquement). Je remplace la planche en bois et l'armature métal par une feuille d'aluminium de 5 mm pliée et ajourée. C'est plus léger et au moins ça ne pourrit pas !

La mousse de selle a été abaissée de 3 bons centimètres mais l'espace laissé par la suppression de la boîte à outils est maintenant remplacé par de la mousse, donc on garde une épaisseur au moins égale à l'origine, ça c'est pour le confort !

La mousse moderne est bien plus légère que la Dunlopillo d'origine. Vu l'état de cette dernière, je n'ai pas eu d'état d'âme à la remplacer...

Amortisseurs sous la selle : j'ai gardé un ressort d'origine et un autre d'origine Thornton dont Vanoni (dans les 'Bonnes Adresses') a resserré les spires pour le rendre plus doux et a adapté les extrémités pour se loger dans les chapes SP1/1 (le tout pour 10 euros...). Cette fois, le confort est très bon pour une hauteur de selle inchangée. Le Thornton est plus léger et il y a un vrai amortissement.

Allumage : tombé en panne de magnéto, j'ai mis un allumage Grosset en dépannage. Mais, grâce à une étincelle de grande qualité, le démarrage est plus facile pour Rachel donc je l'ai gardé même ce n'est pas de gaité de cœur car la magnéto..., j'aime bien...

La moto est aussi plus vive avec cet allumage, la magnéto devait être un peu faiblarde...

Béquille centrale Hills : bien que très pratique, elle a été virée car Rachel ne l'utilise jamais.

Il reste la béquille AR au cas où, et j'ai donc remis des platines identiques à l'origine mais en dural (en fait en Zicral, ou aluminium 7075 selon les normes actuelles, mais Dural est un terme plus connu) au lieu de la ferraille d'origine : 5 mm d'épaisseur à droite et 8 mm à gauche car ce dernier côté supporte une béquille latérale de Velocette.

Rachel a besoin d'une béquille latérale pour 'descendre' de moto, or les béquilles de Vincent ne sont pas facilement accessibles pour quelqu'un de petite taille, ni super stables (à vouloir avoir un truc qui sert de béquille latérale et qui permet de lever la roue avant pour un changement de roue, Vincent a choisi un compromis 'moyen'). Celle de la Velocette est très bien faite.

Support Mag cowl et béquilles avant : j'ai viré les béquilles et le gros axe fonte FT118 destiné au pivotement des béquilles (ainsi qu'à l'attelage side-car) et remplacé les platines acier par des platines dural comme la seule contrainte est le soutien du *mag cowl*. J'ai redessiné et refait aussi l'entretoise qui est dorénavant en alu. Le design des platines respecte celui d'origine.

Suppression du tambour AR droit : j'avais remarqué que ma Black Prince est celle qui freine le mieux de l'arrière de mes *twins*, or c'est la seule à n'avoir qu'un tambour AR.

Confirmation par l'essai sur Céleste, un seul tambour ça freine au moins aussi bien ! Je pense que la répartition entre les 2 freins à l'AR, malgré les différents essais pour qu'ils freinent bien en même temps, n'est pas aussi bonne qu'à l'avant compte tenu de l'absence de balancier à l'AR. Et, deux freins qui freinent à moitié bien ce n'est pas mieux qu'un seul qui freine bien.

Le klaxon Altette pèse un âne mort, un petit modèle le remplace.

Rachel ayant eu des motos plus récentes considérait que les clignotants étaient indispensables. Avec le temps, elle a vu que l'intérêt était plus que réduit et elle était d'accord pour s'en passer. Donc, ils ont été enlevés.



On peut encore gagner en poids, par ex. avec l'ensemble des deux ressorts et l'amortisseur car il existe un combiné AR qui remplace les 2 ressorts et l'amortisseur, mais je trouve que l'aspect est par trop différent.

Bilan réduction poids

Remplacement batterie : - 4054 g

Roue AV : - 2000 g

Pneu Ar : - 1990 g

Suppression clignotants : - 790 g

Allumage électronique en remplacement de la magnéto et ATD : - 1254 g

Selle revue : - 1250 g

Amortisseurs : - 350 g

Avertisseur remplacement : - 600 g

Suppression béquille Hills, platines dural plutôt qu'acier : - 3120 g

Support *mag cowl* et suppression béquilles avant : - 2968 g

Suppression tambour AR, tige, ancrage frein, etc. : - 3910 g

Crash bar (optimisation) : - 613 g

Remplacement avertisseur : - 600 g

Total gain de poids : 23 499 g

Donc, finalement, à part le tambour AR, le petit klaxon et éventuellement la selle sans boîte à outils (et encore, il faut bien regarder de côté), la moto reste visuellement très proche d'une moto standard comme souhaité. En revanche, la moto est à l'usage beaucoup plus vive (très très proche de ma Velocette Venom : un compliment pour ceux qui ont déjà roulé avec cette moto !), bien plus confortable, plus facile à pousser à l'arrêt aussi...

« Le poids c'est l'ennemi » : Ettore Bugatti

Manifestations à venir en 2020

ATTENTION !

Compte tenu de la situation sanitaire actuelle, toutes ces dates sont hypothétiques !

JUILLET 18 ET 19 : Rallye VOCF à (03) Bourbon l'Archambault

Reporté à 2021, un weekend autour du 14 juillet.

Contact organisateur :

Dominique : 04 43 00 60 20 (avec répondeur), mobile : 06 62 57 26 35 ou :

ATELIERMALCOR@aol.com . Pour toute question complémentaire, n'hésitez pas à adresser un message à Dominique.

AOÛT 22 AU 12 SEPTEMBRE :

Reporté à 2021

France à Moto Ancienne (ancien nom : Tour de France des Motos Anciennes) : 5 de nos membres sont préinscrits : Dany (Black Prince), Rachel (Comet), Bertrand Ville (Comet), Philippe Wagner sur Velocette MSS, Jean-Louis Chauvet (Comet) participera comme Président-Organisateur du FMA.

Contact : Dany 06 07 85 93 33 - dany.vincent@wanadoo.fr

SEPTEMBRE 4/5/6 : Rallye Vincent/Velocette à (14) Pont-Audemer.

Contact : Jean 06 81 53 09 86 - pirot.jean@orange.fr

SEPTEMBRE 12/13 : Coupes Moto Légende - Circuit Dijon-Prenois

Contact : Dany 06 07 85 93 33 - dany.vincent@wanadoo.fr

NOUVEAU

Septembre 25/26/27 : Balades à Vincent en Bourgogne 2^{ème} édition.

Arrivée jeudi soir, Départ lundi matin. Moto + visites chaque jour.

Attention : limité à 12 personnes, préférence aux membres du club.

Contact, plus d'informations : Dany 06 07 85 93 33 – dany.vincent@wanadoo.fr

NOVEMBRE 6/7/8 : Salon Epoqu'auto (Eurexpo – Lyon) ou le VOCF aura un stand grâce à l'amabilité du Gavap Moto. Merci à Jean-Louis Chauvet, son président

Contact : Dany 06 07 85 93 33 - dany.vincent@wanadoo.fr

NOVEMBRE 22 AU 24 : Salon Moto-Légende : Parc Floral 94 Vincennes

Pas de contact actuellement.

NOVEMBRE 23 : Assemblée générale et dîner annuel du VOC F au Clairon.

TOUS LES PREMIERS LUNDI DU MOIS VERS 20 H : dîner entre membres, au Clairon, et selon les possibilités/disponibilités de chacun :

Le Clairon, 328 Rue de Belleville, 75018 Paris / 01 43 64 66 84.

Petites annonces

- **Le Loup-Garreau n°36 est exclusivement dédié à Patrick Godet** et composé essentiellement de témoignages.
C'est un collector de 52 pages (tiré sur papier glacé de 115 g). Il est disponible au prix de :
15 euros port compris (France) pour les MEMBRES du VOCF.
20 euros port compris (France) pour les NON-MEMBRES.
Tel 06 81 27 09 11 - Catherine - crrperso@yahoo.fr
- **Nicole Stradella** nous informe que son fils Vincent, qui a retrouvé une ancienne photo dans une revue Vincent, photo où figure Patrick, Alain, Daniel S. et quelques autres personnes, se lance dans la recherche de photos de rassemblements, sorties, rallyes... où il pourrait y avoir y avoir Daniel S. et ceci afin de faire un album "*Remember*" des années 70. Pour rappel, Daniel Stradella, mari de Nicole et père de Vincent, malheureusement parti trop vite, a été un membre éminent de la Section de France du VOC au moment où Patrick lançait le bateau. Tous documents à adresser à Jean Pirot (pirot.jean@orange.fr) qui transmettra.
- **Alain Brachet** possède une CG « Normale » de Vincent Comet de 1950, si cela pouvait intéresser quelqu'un, Alain serait éventuellement vendeur. Son mobile : 06 09 79 86 25.
- **Didier Camp** propose de vendre ou d'échanger d'anciens numéros de MPH :

 - 1972 n°276 à 287.
 - 1997 n°577 à 587 (manque le n° 576).
 - 1998 n°588 à 599.
 - 1999 n° 600 à 611.
 - 2000 N° 612 à 623

Prix : le prix du port, ou un repas au restau... ou une bière au prochain Rallye...
Il recherche les Loup-Garreau N° 1 & 2 & 3 & 4 & 5 & 7 (condition : voir ci-dessus).
Tel: 06 52 89 84 57 ou didier.camp31@gmail.com
- **Roger Munch** (membre VOCF) propose des ceintures en cuir de grande qualité.
Toutes informations sont sur le LGE n° 1
Contact : roger.munch68@gmail.com

 - **Dany :** pour refaire mon deuxième carbu de Black Shadow (voir LGE N°04), je recherche un jet block de carbu Amal 229/289 ou un carbu usagé Amal pré-monobloc pour récupérer le jet block : 06 07 85 93 33 ou dany.vincent@wanadoo.fr

Bonnes adresses

- 🏍️ **Godet Motorcycles** : Le Houlme, 76770 Malaunay, www.godet-motorcycles.fr
Restauration Motos Vincent. Construction Egli-Vincent-Godet.

- 🏍️ **Alton France** : Parc d'Activités de Kerscao, 13 rue Jean Fourastié, 29480 Le Relecq-Kerhuon, www.alton-france.com
Alternateur, démarreurs pour moto anglaises.

- 🏍️ **Restom** : 20 Rue du Premier Mai, 71500 Louhans, www.restom.net
Traitements réservoir, peintures époxy, etc.
Restom offre 10 % de remise sur présentation de la carte VOCF de l'année en cours pour des achats effectués sur des salons où 'Restom' ou 'Restom Île de France' (Restom IdF) est présent. 'Restom Île de France' est géré par notre adhérent Bertrand Ville. La liste des nombreux salons est sur le site : www.restom.net.
Grand merci à Daniel Druart, DG de Restom.

- 🏍️ **François Grosset** : Démarreurs électriques pour Twin, allumages électroniques pour Twin et Mono Vincent HRD, pontricoul@gmail.com

- 🏍️ **Le Clairon** : 328 rue de Belleville, 75018 Paris / Facebook : leclairon.free.fr
Bar ambiance moto rétro : le repère du club VOCF et de bien d'autres...

- 🏍️ **Tracy Tools** : www.tracytools.com
Tarauds filières outils en BSW, BSF, BA, BSP, UNC, UNF, etc. Ils proposent deux qualités : chinoise (usage occasionnel) ou britannique (bonne qualité).

- 🏍️ **Vanoni Technimetal** : www.vanonitechnimetal.fr
Fabricant ou modification de ressorts toutes formes, toutes matières, sur modèle ou plan à l'unité : 71580 Bruailles, tel 03 85 74 83 00



Ont contribué à ce numéro :

Catherine Remillieux-Rast, Didier Camp, Daniel Meurine, Dominique Malcor, Jean Pirot,
Jeff Vallat, Dany Vincent.