

# LE LOUP-GARREAU

06

*Électronique*



Cet attelage pour le moins original nous présente une manière très élégante d'apporter sa Vincent sur une remorque à un rallye... (Photographie prise par Christian Oliveaux vers 1980)

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 :

<b>Le mot du Président</b>	<b>2</b>
<b>Trois roues et deux cylindres</b>	<b>4</b>
<b>Bricolage carbu – 2<sup>ème</sup> partie – Réglage de la hauteur de cuve</b>	<b>5</b>
<b>« Tout allait comme sur Déroulède » (Alphonse Allais)</b>	<b>7</b>
<b>La véritable histoire de la Zerton</b>	<b>12</b>
<b>Rallye International – 4<sup>ème</sup> partie</b>	<b>18</b>
<b>Au temps des Amours... suite mais pas fin !</b>	<b>23</b>
<b>Moto-Revue n°883 du 15 décembre 1946</b>	<b>24</b>
<b>Manifestations à venir en 2020</b>	<b>26</b>
<b>Dernières adhésions</b>	<b>27</b>
<b>Petites annonces</b>	<b>27</b>
<b>Bonnes adresses</b>	<b>28</b>

## Le mot du Président

Chers amis sportifs,

J'espère que ce LGE vous trouvera tous en bonne forme, en ces temps compliqués.

En l'absence du rallye annuel pour cause de Covid cette année, Dominique et Brigitte ont organisé une rencontre très chaleureuse qui a vu une quarantaine de participants et une

proportion incroyablement élevée de Vincent puisqu'on en comptait 20 pour 23 motos. Les 3 motos non-Vincent étant britanniques (ou presque) et présentes pour cause de remise en état en cours des Vincent manquantes.

Cette rencontre, organisée en partie dans la reposante et belle propriété de Dominique, avait les réminiscences d'anciens rallyes où l'implication personnelle était élevée et personnellement j'apprécie ce type d'ambiance "familiale". Merci à eux pour leur temps, leur gentillesse et leur dévouement. Un grand souvenir, sauf peut-être pour Alan et Annie Wright victimes d'une chute moto béquillée, dès le samedi matin, ce qui les a contraints à rentrer plus tôt que prévu. Chute sans gravité réelle mais tous nos vœux de rétablissement vont à ce couple charmant.

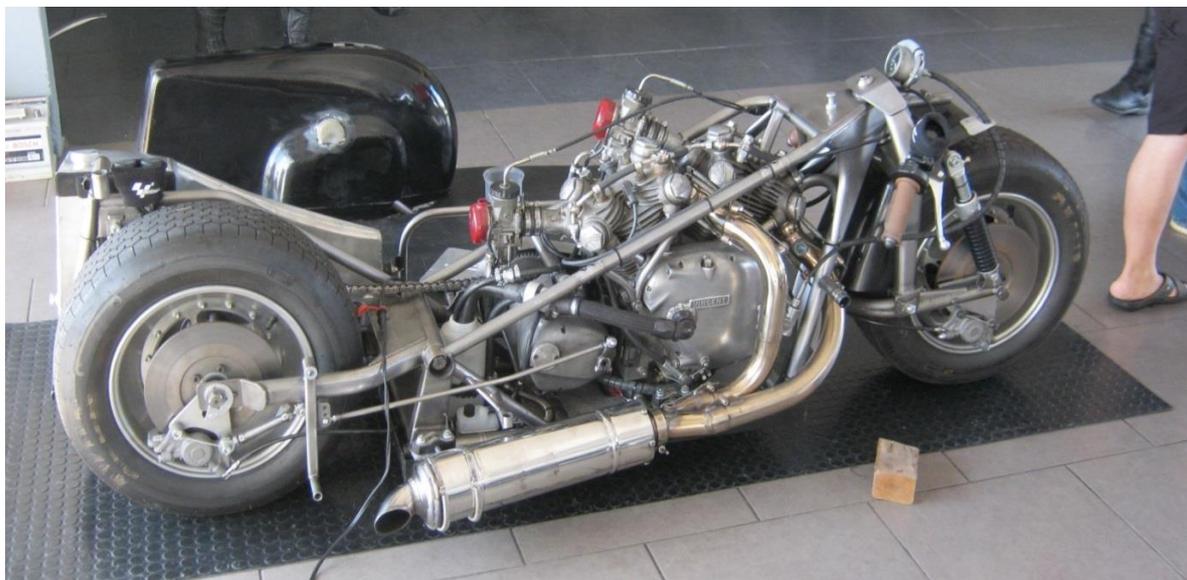
Personne ne l'espère, mais au cas où certains se découvriraient une attaque Covid dans les jours/semaines qui suivent, de bien vouloir prévenir Dominique : [ateliermalcor@aol.com](mailto:ateliermalcor@aol.com) ou 04 43 00 60 20, de façon que Dominique puisse transmettre cette information aux autres participants. Au nom de tous : Merci

Pour ceux qui ont raté la découverte ou redécouverte de l'Allier près de la célèbre forêt de Tronçais, le rallye 2021 sera organisé par Dominique et Brigitte dans cette même région, avec des variantes déjà en cours de cogitation dans leurs cerveaux fertiles. WE avant ou après le 14 Juillet, cela reste à définir.

Sur une autre note, je vous rappelle qu'en France, un sidecar à Moteur Vincent dispute le championnat de France des motos anciennes, avec bien peu de courses cette année, mais une reprise les 8 et 9 Août à Nogaro lors des Journées Coyote. Une très bonne occasion d'aller encourager l'équipage Laur-Ferrieux - Voir le LGE 05.

Mais n'oubliez pas, une Vincent va bien plus vite qu'un virus : donc roulez !

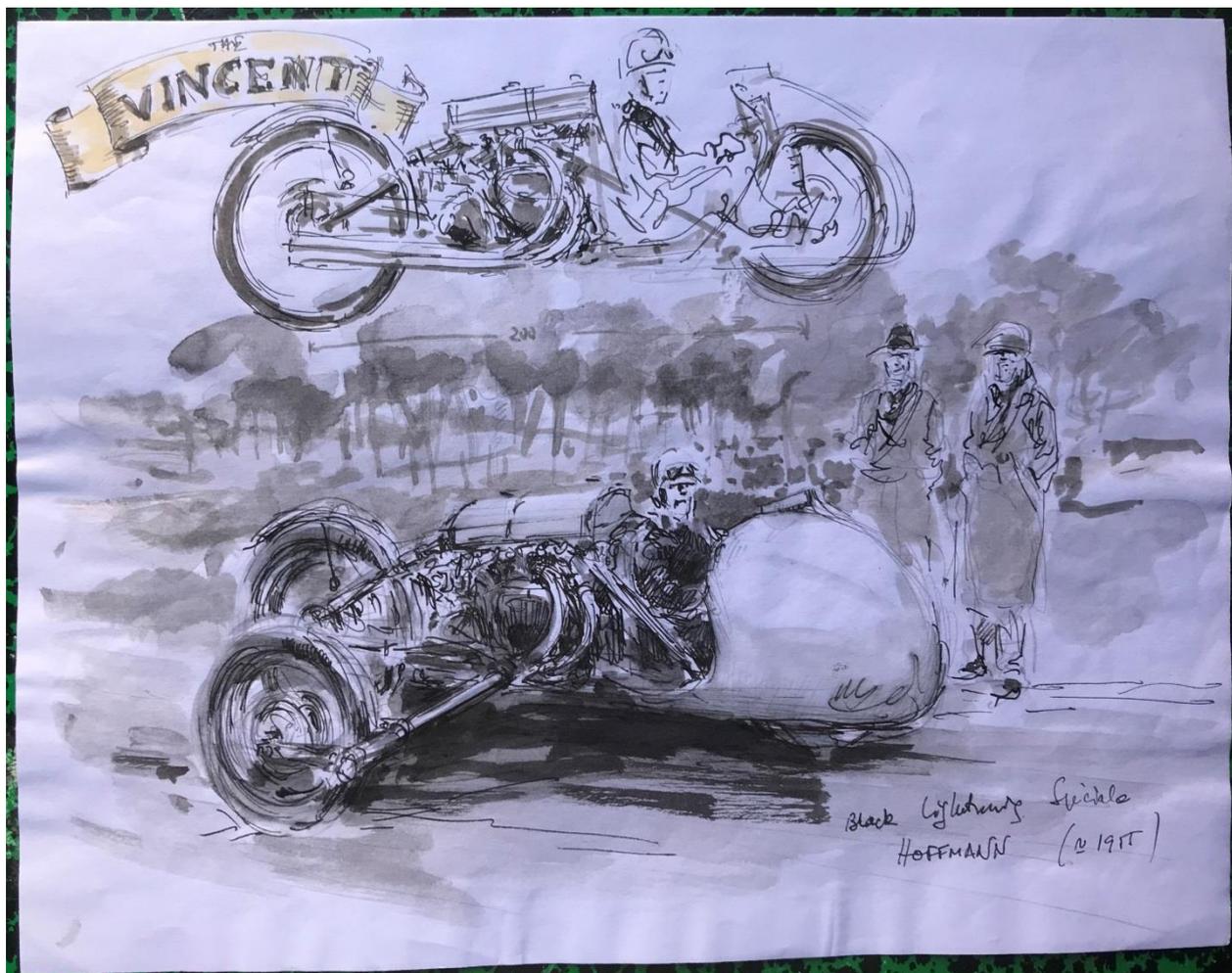
Dany



## Trois roues et deux cylindres

*Par François Chevalier*

Le Loup-Garreau a reçu ce très beau dessin de François Chevalier :



« Cher monsieur, j'avais fait ce petit croquis il y a quelques années en me remémorant un article de MR (en 1955...) Un certain Hoffmann avait réalisé ce curieux hybride à partir d'une Black Lightning avec un side, enfin juste une roue à droite. Mais l'article indiquait... Machine essayée en solo extrêmement rapide avec une très bonne tenue de cap, etc.

Quelqu'un ou quelqu'une sait-il ou sait-elle quelque chose sur cette histoire ?

Bien confiné et amicalement, François Chevalier »

*Les archivistes en herbe sont priés de filer chercher ce moto-revue... Peut-être en saurons-nous plus sur cette étrange machine ? Quoiqu'il en soit, merci à François pour nous faire ainsi revivre l'ambiance de ces magazines où le journaliste nous livrait l'image sous forme de croquis souvent meilleurs qu'une photographie !*

## Bricolage carbu – 2<sup>ème</sup> partie – Réglage de la hauteur de cuve

*Par Dany*

En fait en bon français : du niveau d'essence dans la cuve de carburateur (exception des carburateurs à cuve vraiment séparée type Amal GP où l'on règle bien la hauteur de cuve).

- Trop haut, le mélange est trop riche : encrassement, puissance faible, fumées noires à l'échappement, odeur d'essence mal brûlée.
- Trop bas, cela donne un mélange pauvre : difficultés à démarrer à chaud, moteur chauffe beaucoup.

Réglages hauteur de cuve carbus pré-monobloc = carbus d'origine des séries A, B et C

Le principe consiste, carburateurs en place, à utiliser un tube transparent pour visualiser la hauteur de carburant.

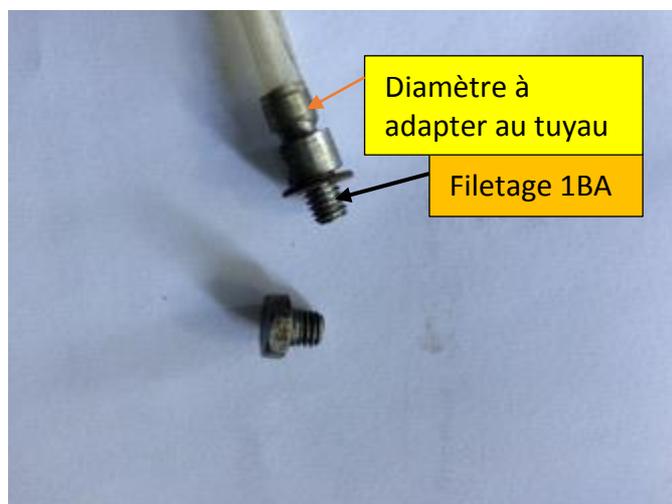


Carbu en place, on ouvre l'essence SANS TITILLER, le niveau doit se stabiliser juste au niveau du petit trou (trait rouge), au-dessus : ça déborde, en-dessous ce n'est pas suffisant.

Si on est trop haut ou trop bas :

- il faut corriger la position de la cuve (mettre des joints supplémentaires pour baisser par ex.)
- ou refaire des encoches sur la tige pour repositionner le clip qui maintient le flotteur, pour le monter ou le baisser.

Cette mesure nécessite de fabriquer un raccord :



Le tuyau est un tuyau de lave-glace ou d'aquarium.

Ce raccord doit être percé d'un trou pour que l'essence passe... 2,5 mm convient bien.

En bas la petite vis montrée sur la prochaine photo.

Le joint sur le raccord est celui de la petite vis lorsqu'elle est sur le carbu.

Cet ensemble doit être vissé à la place du boulon sur le pontet qui relie la cuve avec le corps du carbu. Récupérer le joint carton pour l'emboîter sur la partie fileté du raccord usiné pour éviter les fuites, sinon on ne sait pas ce qu'on mesure !



Le fameux boulon entouré en rouge.

Évidemment si le pointeau n'est pas étanche, ça ne sert à rien, l'essence va monter progressivement.

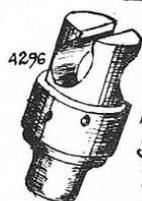
Pour étancher le pointeau, il faut le roder délicatement avec une pâte pour alu ultrafine comme le Restom Brillanteur Alu 2040, éventuellement du Mirror (très efficace sur laiton). Un truc pour faire briller les chromes, ce n'est pas assez abrasif.

Enfin, procéder de la même façon pour le deuxième carbu.

La prochaine fois, on verra les Concentric et les Monobloc.

Dany

*VOLET & MANCHON SPORT pour M22*



*Ce volet et ce manchon se montent sur les carburateurs équipant les machines suivantes :*

Automoto	175 <sup>cc</sup> AMC	réglage 331
Jonghi	250 <sup>cc</sup>	réglage 339
Motobecane	175 <sup>cc</sup> R22	réglage 324
Motobecane	350 <sup>cc</sup> L4C	réglage 335
New Map	175 <sup>cc</sup> Yde1	réglage 342
Terrot	250 <sup>cc</sup> D550	réglage 320



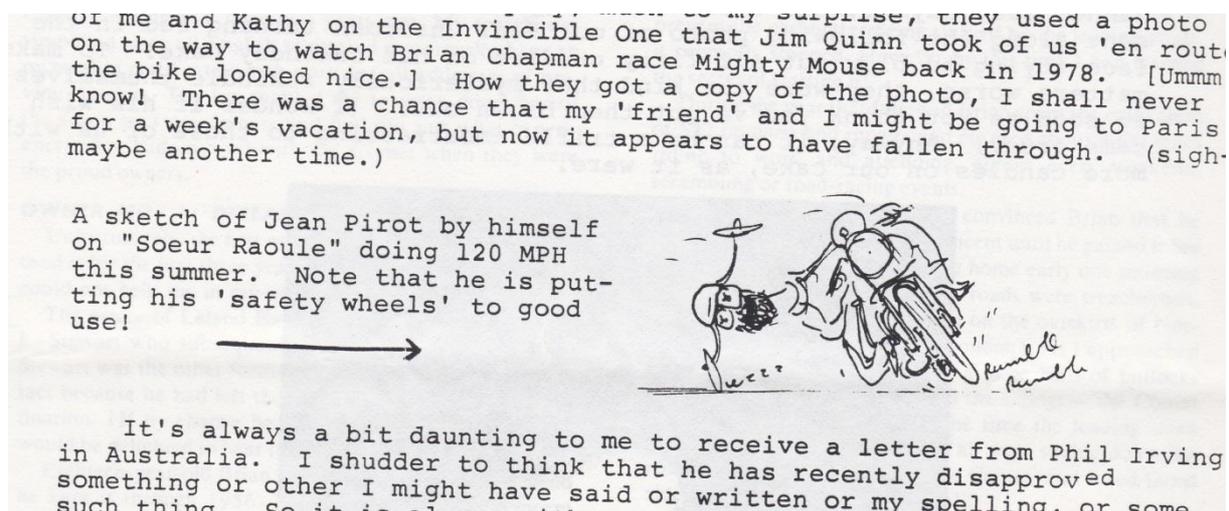
## « Tout allait comme sur Déroulède » (Alphonse Allais)



Les lecteurs de MPH ont pu voir réapparaître, il y a quelque temps, l'avatar d'un vieux trophée qui avait été créé dans les années 80. L'heureux bénéficiaire d'alors était Frank Griffin de la section de Hollande du VOC. Frank fait partie de toute cette bande qui travaille intensément sur le versant technique du club.

(Une société secrète ? doc. Clever Trevor)

En effet, à l'instar de Frank Griffin, je m'étais offert une si belle série de gamelles bien senties que Glenn Shriver, de la section de Chicago (mais est-il utile de le présenter ?) m'avait récompensé du « Trophée Grank Friffin ». Quelques photographies du Roy Baudouin prises par Paul Hamon (le patron de Alton mais est-il utile de le présenter ?) devant la gare St Lazare (éponyme du pub de Chicago où se retrouvait la bande des Vincentistes locaux) montrent Sœur Raoule équipée des roulettes et son propriétaire.



Ci-dessus : Un extrait de STOP, revue de la section de Chicago du VOC

Bien des années après, impressionné par le côté « chat noir » des déplacements à Vincent de Gill Lowinger, j'écrivis à Glenn pour lui suggérer notre charmante secrétaire et son compagnon (mais est-il utile de les présenter ?) comme impétrants de cette glorieuse confrérie. La suite apparaît dans le...

**compte rendu de la MID GLOS**  
**SECTION pour le MPH de mars 2020 :**



**Sœur Raoule gare St Lazare (photo P. Hamon)**

« Ceux qui sont depuis longtemps membres du VOC se souviendront du « Trophée **Grank Friffin** » avec lequel Frank Griffin, membre des Pays-Bas, récompensait mors du rallye hollandais celui qui avait avorté l'asphalte avec sa Vincent (avec dommages collatéraux pour lui et sa machine). Glenn Shriver de la section de Chicago cherche à maintenir ce prix en vie et Jean Pirot (section de France) un des précédents récipiendaires de ce trophée a proposé qu'il soit attribué à Gill et Ernie Lowinger. C'est ainsi que deux paquets sont arrivés de Chicago contenant chacun un magnifique certificat et une paire de roues stabilisatrices pour vélo d'enfant à fixer sur leurs RFM respectifs, afin de les prémunir de tout risque d'une nouvelle chute. Des photos ont été expédiées à la revue « STOP » de Chicago afin qu'elles soient diffusées pour le plus grand plaisir des Vincentistes tout autour du Monde. »

Peter Barker

À la suite de cette glorieuse remise, Glenn et moi reçûmes ce délicieux message de la maison Lowinger :



« Très chers Jean et Section de Chicago

Nous avons été très touchés de recevoir vos sympathiques trophées. C'est un grand honneur pour lequel nous vous remercions.

Poser ces roues sur nos machines est au-dessus de mes capacités techniques mais je pense me lancer dans la fabrication d'une paire de caddys... ces roues sont trop belles pour ne pas servir. Vous pourrez apprécier le résultat en temps voulu.

Avec notre meilleure considération.

Ernie et Gill. »

Personnellement, j'avais toujours cru que ce trophée était une malicieuse création de Glenn mais je m'étais leurré.



**Ci-dessus Glenn Shriver et Frank Griffin dans l'atelier de François Grosset**

Teun Van Driel (section de Hollande), dans un courriel du 16 mars, me fit découvrir la réalité des faits:

« Bonjour Jean, dans la rubrique française de MPH, j'ai vu une photo de votre Vincent avec les fameuses « roulettes stabilisatrices Grank Friffin » créées il y a des années par Jack Barker (mais est-il utile de le présenter ?). Il y avait également un trophée réalisé par Jack et, il y a 4 ou 5 ans, quand Frank a déménagé, il m'a donné ce trophée que j'ai longtemps gardé dans mon bazar personnel ; Il y a deux ans, dans le cadre d'un dîner de la section de Hollande à la Salita (restaurant argentin... Ah Perón ! –ndt–) tenu par un membre de notre section, Cornelis den Breejen (courriel : [denbreejen@planet.nl](mailto:denbreejen@planet.nl)) à Schiedam, j'ai posé ce trophée en bonne place dans la vitrine du dit restaurant. Je pense qu'il y est encore.

(Depuis son déménagement, Frank a pas mal de soucis de santé.) »

Enfin, c'est Trevor Southwell (Je ne suis pas sûr de l'orthographe mais est-il utile de le présenter ?) qui vient de m'envoyer ces remarques complémentaires :

« Bonjour Jean, juste un mot pour vous corriger au sujet de l'origine du Trophée Grank Friffin. Je l'ai fait et l'ai présenté à Grank Friffin à la suite de l'aisance avec laquelle il réussit



l'épreuve d'entrée dans la confrérie. C'était au cours d'un rallye de la section de Hollande à Lattrop.

Mike Munday m'a aidé à le fixer. Il a été inspecté par une personne qualifiée néerlandaise appropriée, avant qu'il soit testé sur la route.

Cheers,

Trevor (clev.) »

**La vitrine de la Salita et le trophée...**



**L'installation des roulettes**

**...et Frank**



Mais pourquoi tout ce ramdam ? (me demanderez-vous).

Pour moi, adhérer à un club comme le *Vincent Owners Club* a des significations multiples.

La Vincent est une machine hors du commun et, de ce fait, en posséder amène souvent à rencontrer des gens vraiment originaux et intéressants (et sympathiques aussi). Dans mes premières lectures de MPH, j'étais très impressionné par l'humour de certains rédacteurs, de certaines rubriques et par le côté pataphysique de ces écrits. Parallèlement à tous les travaux et toutes les innovations et créations pour enrichir le plaisir de rouler à Vincent, les gags comme le trophée Grank Friffin me paraissaient un contrepoint très amusant au service de la dimension sociale de club (en d'autres termes, pourrir tout le monde avec sa Vincent mais aussi s'amuser sans se prendre au sérieux). C'est dans cet esprit qu'avec Paul, nous avons lancé le personnage de Marcel Québire dans le Loup-Garreau, puis le Trophée Marcel Québire (aujourd'hui Trophée du Tigre). Aujourd'hui, j'aurais bien du mal à pourrir un malheureux scouteriste avec ma Vincent (c'est ma limite, pas celle de la motocyclette) mais je peux toujours rire et ne tiens pas à m'en priver !



**Lors de la remise du trophée à Frank, un membre junior du club, expert en la matière, vérifie la fixation des roulettes...**



## La véritable histoire de la Zerton

*Par Jean-Pierre Persohn*

Bien avant d'adhérer au VOC France, j'étais un amoureux de Norton. Un jour, dans un Moto Revue de 1973, je découvre une pleine page sur une Norton très spéciale à cadre Zerchot. Pour moi, la plus grosse cylindrée sur cette marque, de l'accastillage Dunstall, pas de doute, c'est le Graal. J'ai tellement lu cet article pendant mes heures d'étude au lycée que je pouvais le réciter par cœur, à l'inverse de certains de mes devoirs...

Bien des années plus tard, un de mes amis très proches me montre cette même moto dans sa cave à Paris, avec ses autres motos. Et encore bien des années plus tard, il m'offre cette moto. Bon, elle n'est plus dans le même état que lors de sa parution dans MR.

Avant :



Après :



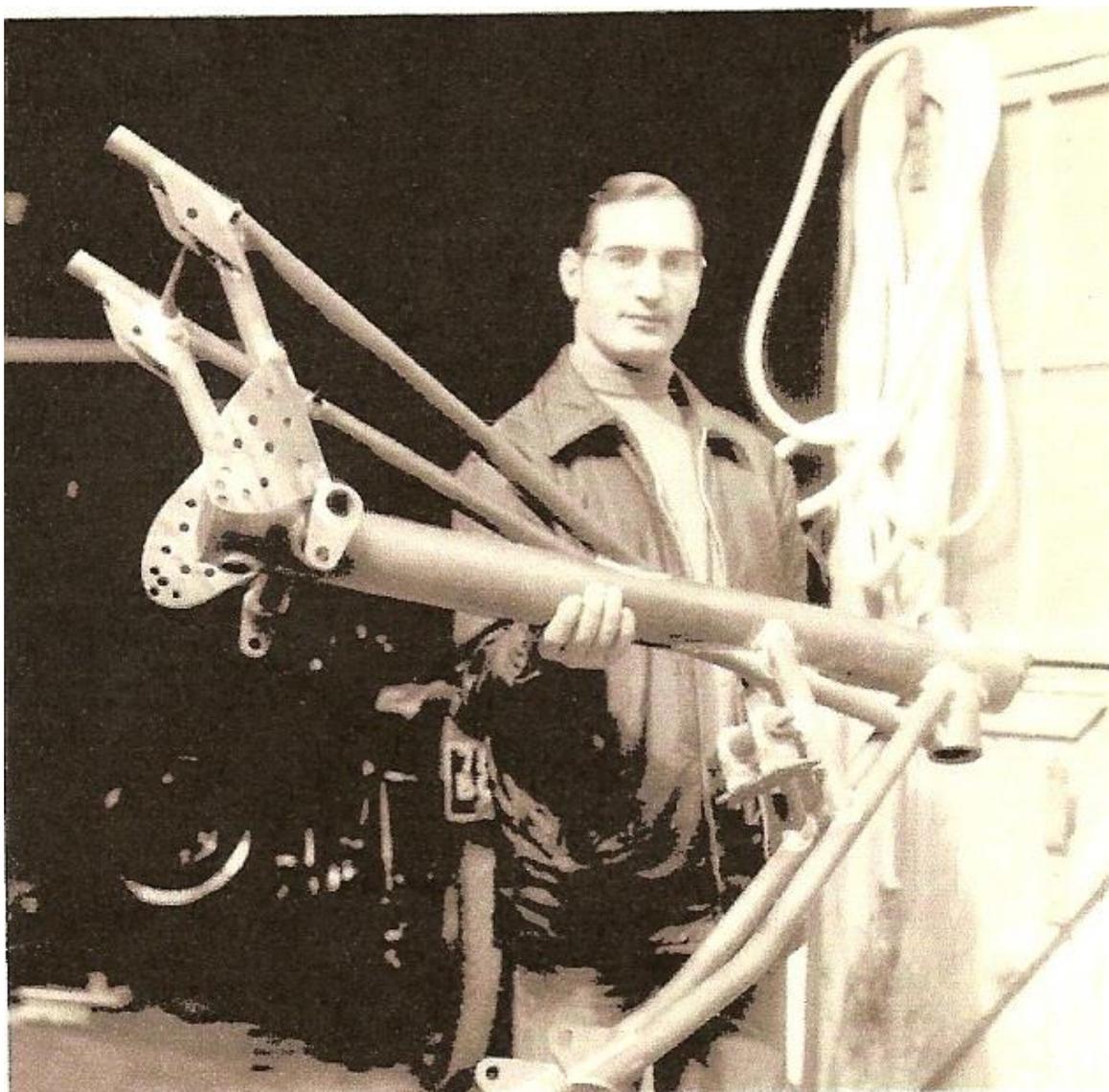
Mais qu'importe, elle revient en Gironde par la route.

**Cette moto a une histoire que je peux vous narrer. Et la foule : « Narre-la nous, narre-la nous » !**

...bon, d'accord :

Roland Zerchot, fabricant de ce cadre, mais aussi de cadres à destination des Kawasaki des courses de Critérium, habitait Suresnes, comme un certain Patrick Lefèvre. Ce dernier demande donc à son pote Roland de lui fabriquer un cadre pour se préparer une machine pour les courses de côtes. Pour ce faire, il fournit un moteur Commando vide. Roland s'exécute et appelle Patrick une fois le cadre réalisé :





Patrick voit le cadre et décide de ne pas le prendre, expliquant que le moteur est trop bas et le carter de transmission primaire toucherait dans les virages...

Sur ce, un client de la rue Robert Lindet passe voir Patrick et lui explique son délire : Se monter une Norton que personne ne possède encore et équipée de toutes les améliorations possibles pour la rendre belle et performante. Cet homme s'appelle Gérard Brun, et le cadre ci-dessus est photographié devant l'atelier de Roland. Cadre poutre faisant réservoir d'huile, on s'approche des Vincent...

Gérard Brun achète le cadre et se monte la moto que vous voyez en tête de page.  
Pour les données techniques, relisez Moto Revue n°2132 de juillet 1973.

J'ai refait cette moto aussi proche que l'origine, à part le double disque Dunstall qui a laissé sa place à un accessoire d'époque, un simple disque Norvil et pince Lockheed d'époque.



Ce qui m'a permis de la tester sur la piste et d'apprécier son excellente tenue de cap à défaut de sa maniabilité. Ce sont aussi deux sorties sur circuit qui m'ont convaincu de ne plus l'y amener, puisque je l'ai abîmée en chutant par deux fois, la première sur erreur de pilotage, la deuxième sur oubli de serrage de la patte d'ancrage du frein arrière Manx, qui n'a jamais aussi bien freiné de sa vie qu'en bloquant la roue arrière quand ce n'était pas du tout nécessaire...

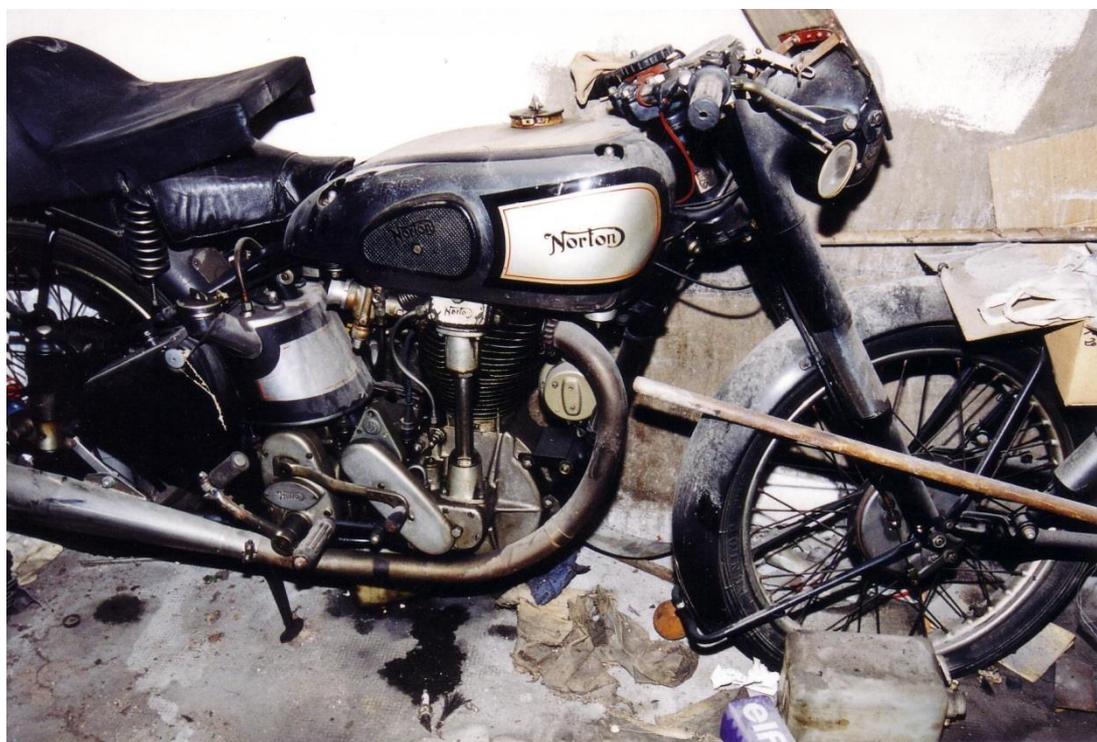
Endommager une moto unique (Roland Zerchot n'a créé qu'un seul cadre pour Norton) serait une faute magistrale, elle ne va donc plus sur la piste, mais certains l'ont vue à quelques rallyes du VOC.

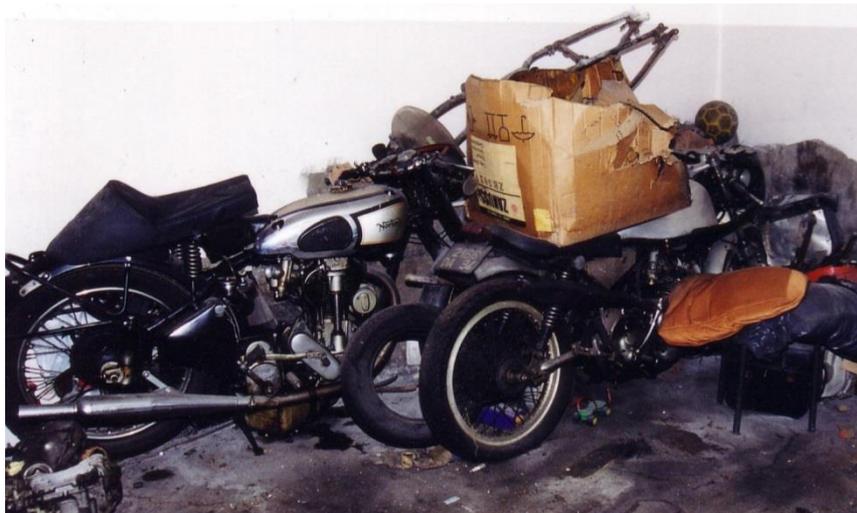
Pour être tout à fait complet, je dois vous préciser que son nom a été choisi par Roland Zerchot lui-même lors de son passage à la maison, et il a défini l'emplacement idéal de l'autocollant sur le réservoir. Il avait le choix, comme à la belle époque des bitzas, entre Nor-Chot ou Zer-Ton.

Nous sommes depuis devenus amis, Roland et moi. Vivant aux États-Unis, il a travaillé pour Dan Gurney, célèbre pilote automobile et constructeur de voitures de course, et a continué un peu à fabriquer des cadres.

Comme je sais que vous êtes friands (mais qui ne l'est pas?) des sorties de grange, je vous offre ces quelques images sur lesquelles vous saurez mettre une légende...

Sur la photo du bas, devant l'Inter 30 se trouve la Zerton.





Deux vues de l'antre de Jean-Pierre :

Je laisse les spécialistes apprécier ces magnifiques machines dans des jus plutôt émouvants.



## Rallye International – 4<sup>ème</sup> partie

### *Par Didier Camp*

**Pendant tout le confinement, Didier nous a fait rêver avec son récit du rallye international de 2019. Mais, tout rêve a une fin, voici le dernier épisode... À vous maintenant d'enfourcher votre machine et de vivre l'aventure !**

Mardi 18, beaucoup restent tranquillement à se reposer à l'hôtel, anticipant les heures de route à venir pour rentrer « à la maison ».

Nous nous joignons à une partie de la balade le long du Dachstein, traversant quelques villages typiques, mais combien, oh souvent défigurés par la pression immobilière.



Après un arrêt au glacier de Pasterze, nous quittons le groupe, prenant un autre itinéraire, pour ne pas reprendre la vallée via Schladming empruntée une semaine plus tôt pour rejoindre Wagrain.

Bien nous en a pris, car nous avons découvert que certaines routes, plutôt que de passer par les cols, finissaient sur le parking d'une gare, et qu'un ferry train via un tunnel, vous faisait ressortir de l'autre côté de la montagne.

Nous avons d'abord cru à un gag de Mme GPS... Mais non ! Expérience « amusante » et reposante.



La soirée a un air morose, le temps des « Au Revoir » est arrivé.  
Bises et accolades... promesses de se revoir et de partager de nouvelles aventures.

Mercredi 19, nous prenons le chemin du retour, en compagnie de Bob et Joy. Leur attelage Shadow qui a reçu quelques sérieux réglages marche nettement mieux et ne crache presque plus l'huile !!  
Tranquillement, nous prenons la direction de Montlhéry où nous voulons être samedi matin, pour le *Patrick Godet Tribute* (Hommage à Patrick Godet - ndlr).  
Nous ferons une étape au bord du lac de Konstanz, dans un petit port, face à la rade...



Jeudi nous verra rejoindre Mulhouse ; je tenais à faire découvrir à Bob la cité de l'automobile et le musée Schlumpf, je pense qu'il n'a pas été déçu... Nos charmantes passagères, elles, s'étaient échappées en ville, faire les vitrines, et déguster quelques glaces...





Nous passerons la nuit à Colmar, étape où nous profiterons d'un son et lumière.



Derniers kilomètres jusqu'à Paris, où le samedi matin, nous rejoignons Montlhéry, pour le Café Racer festival et l'hommage à Patrick.

Nous y retrouvons quelques participants du Rallye Inter qui, comme nous, finissent là leur périple.

Quelques Français sont là, beaucoup d'EVG, l'hommage ayant été organisé par le président de leur club.

Beau stand de l'atelier Godet, qui a apporté plusieurs machines.

Beau rassemblement Vincent et dérivés (+/- 70 motos), dans un espace dédié.

La parade sur le circuit, en compagnie de Fritz Egli, sur son side, en fut un des points forts.



Et voilà...

Pour nous, ces 3 semaines de balade et de Rallye Inter se terminent.

Nous l'avons commencé avec une pensée pour Patrick, nous le finissons là, avec cet hommage collectif.

Demain dimanche nous rentrerons à Toulouse, la moto, bâchée, sur la remorque. La tête pleine de souvenirs, et sans aucun regret.

Comme de toute chose, il y a eu des temps forts, et d'autre qui nous paraissaient être d'intérêt limité, à notre goût. Mais nous n'avons aucun regret, partager ces plaisirs, et profiter de ces découvertes... que du plaisir...

Et déjà, nous pensons au rallye de la section France, dans 15 jours en Auvergne... et au prochain rallye Autrichien, dans 2 ans !!!

*Remerciements à Mary pour avoir partagé cette virée avec moi.*

*Remerciements aux participants qui ont supporté notre anglais parfois approximatif.*

*Merci à Sylvie et à Jean d'être venus en Belgique entre quelques nuitées de leur gîte.*

*Merci à Stéphane Membré avec qui nous avons partagé pas mal de moments en Autriche.*

*Remerciements à Arthur Farrow, qui nous a allégés de quelques bagages pour le trajet Houffalize – Wagrain, ainsi qu'à Stéphane Membré, pour le transport des « souvenirs du rallye », entre Wagrain et Paris.*

*Et un grand Merci aux organisateurs, sans qui ce genre d'événement n'aurait pas lieu.*

*Mon regret : Que la représentation et participation française n'ait pas été plus importante...*

Photos : Mary & Didier.

Le Destrier du voyage : notre EVG « Mamy Green »...

Texte : Didier... et Mary (peut-être...)

OK, j'arrive pour ajouter quelques lignes à ce reportage photos.

Bonjour Madame, bonjour Monsieur (dixit VGE, ne pas confondre avec EVG)

Que dire ? Sinon que j'ai passé de belles journées bien remplies avec des gens venus d'un peu partout sur notre planète. Comme dit Didier « anglais obligatoire » pour essayer de s'immiscer dans les conversations. J'étais juste étonnée qu'il n'y ait pas davantage de Français, ce n'était pas loin pourtant !

Au départ, je ne pensais vraiment pas pouvoir faire autant de route sur la « Mamy Green » en question. Pas assez de place sur la selle à mon goût ni dans les sacoches et j'avais des doutes quant aux amortisseurs. Et je fus étonnée ! J'ai pratiquement occupé le siège arrière tout le temps... il faut ajouter que j'étais quand même installée sur une œuvre d'art !

Tout était intéressant, la Belgique, notre passage en Allemagne et l'Autriche. Et la joyeuse équipée n'a fait qu'amplifier le phénomène. Les garçons sur leur terrain de jeux à parler mécanique en boucle et les filles à les regarder en les couvant du regard ou en les laissant jouer pour aller vaquer ailleurs.

J'ai été bluffée par l'organisation. Quel travail cela demande ! Je n'ai qu'un seul mot : BRAVO !

Quant à l'hommage à Patrick Godet, c'était juste : GÉANT ! et très émouvant.

2023 ? On n'attend plus que toi. AU REVOIR (dixit le même).

Mary.



## Au temps des Amours... suite mais pas fin !

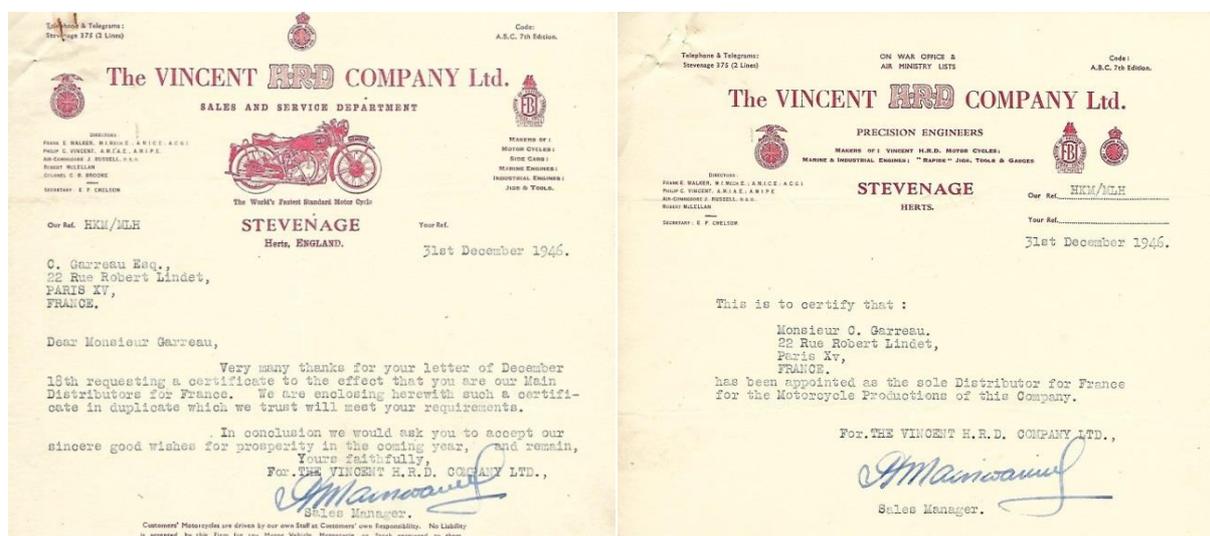
Les lecteurs du Loup-Garreau se souviendront sans doute d'un article paru il y a quelques années qui était intitulé « Au temps des amours ». Cet article narrait le début de la collaboration entre M. Garreau et la firme *H.R.D. Vincent*. Aujourd'hui, Eddie Edmondo, Vincentiste romain, a poussé plus loin l'enquête mais... Donnons-lui plutôt la parole :

« Bonjour à Raspoutine et tous,

À propos de Garreau, je suis en possession d'une dizaine de lettres originales envoyées de l'usine à Garreau qui parlent entre autres de la première Black Shadow de France et des compétitions de Gustave Lefèvre, le beau-fils de Clément Garreau.

Peut-être pourrait-ce être intéressant de les publier dans une des prochaines éditions du Loup-Garreau ?

Lettres de décembre 1946, ça vous dirait ? »



À gauche : « Cher Monsieur Garreau, Nous vous remercions pour votre lettre du 18 décembre demandant un certificat vous désignant comme notre principal distributeur pour la France. Nous joignons à la présente un tel certificat en double qui, nous l'espérons, répondra à votre demande (+ formule de bons vœux). ».

À droite : « Nous certifions que Monsieur C. Garreau a été nommé seul distributeur pour la France pour la production de motocycles de cette société. Signé : le Directeur des ventes. »

Et comme Dany s'étonne de deux en-têtes différents, Eddie lui répond :

« Super merci pour le Partage !

Mais est-ce qu'en 1946 ils utilisaient déjà le slogan "*the World Fastest standard motorcycle*"? Comme je l'ai dit ici je n'ai pas tous mes livres pour vérifier les infos... le papier en-tête est différent pour deux lettres émises le même jour.

À bientôt!

Edmondo »

Pour les lettres à en-tête, le certificat vient de la direction de l'usine et précise le secteur : les motocyclettes ; l'autre lettre est une réponse venant de la direction des ventes, sans doute dans la même enveloppe au départ de Stevenage.

# Moto-Revue n°883 du 15 décembre 1946

Au même moment que M. Garreau recevait ces lettres de la firme Vincent, il diffusait ce tiré hors texte de la Moto Revue... Noël approche et, avec lui, des rêves de cadeaux... Nonobstant cette réalité, je ne sais qui, en ce 15 décembre 1946, pensait pouvoir acquérir une telle machine.

Moto-Revue

— 236 —

15 Décembre 1946

Une 1.000 cmc. aux performances extraordinaires  
dessin d'une conception britannique bien personnelle

## LA VINCENT H.R.D.

“ LITTLE BIG - TWIN “  
(petite grosse bicylindre)

La Vincent H.R.D. est connue chez nous depuis fort longtemps. Les vieux sportifs se souviennent de la brochette de records du monde battus par le célèbre Davenport, en sidecars 600 et 750 solo, pour le compte de la marque de MM. Vincent, Howard R. Davies (pour satisfaire les curieux que ces initiales pourraient intriguer). Pionniers de la suspension arrière, qui commercialisent depuis longtemps, M. Vincent et ses associés ont d'abord monté dans leur cadre si personnel des moteurs établis par un spécialiste, pour créer de toutes pièces un des dessins les plus originaux de l'industrie britannique. La 500 cmc. monocylindrique à distribution surélevée, de laquelle est issue la « petite dernière » de l'usine a fait l'objet de maintes illustrations dans nos colonnes, voici une dizaine d'années. La distribution Vincent H.R.D. est un compromis entre l'A.C.T., le coûteux et plus délicat à réaliser, et la distribution classique par tiges et culbuteurs. Dans ses notices d'avant-guerre, H.R.D. nommait ce dispositif « semi O.H.C. ». Son principe est le suivant : La commande de l'arbre à cames ne se fait pas directement sur l'arbre moteur, mais par l'intermédiaire d'un engrenage de dédoublement qui permet de disposer les cames beaucoup plus près de l'embase du cylindre. Les tiges de culbuteurs peuvent être alors sensiblement plus courtes avec tous les avantages qui en découlent : rigidité accrue, légèreté. Mais le côté inédit du système réside dans la façon dont les culbuteurs attaquent les queues de soupapes. Sur les autres moteurs à soupapes en tête, la tige appuie sur l'extrémité de la tige. Ici, l'extrémité du culbuteur est en forme de fourchette, et attaque la tige en son milieu, faisant pression sur un renflement du métal. Le ressort est placé au-dessus du basculeur, à la partie supérieure de la soupape. Il rappelle donc en même temps : La soupape, le culbuteur et sa tringle. C'est donc un dispositif semi-desmodromique réduisant au minimum l'inertie de la distribution. Les culbuteurs sont placés transversalement, c'est-à-dire perpendiculairement à l'axe de la machine, disposition qui fut reprise par O. K. Suprême, Francis Barnett et plus récemment B.S.A.

La 500 monocylindre fit l'objet de nombreuses études, au banc d'essais comme en compétition. On lui adjoignit même un turbo-compresseur et des résultats encourageants furent obtenus sur le dur circuit de l'île de Man. On avait obtenu une vitesse élevée allée à une souplesse insoupçonnable sur une machine de compétition. Enfin, en 1936, la « Rapid Model », première du nom, fit son apparition à l'Olympia Show. Elle reproduisait toutes les caractéristiques du 500 mono sur un deux cylindres en V monté dans un cadre à suspension oscillante et conservant toutes les caractéristiques de l'école anglaise (boîte séparée, cadre berceau, etc...). Sa construction fut poursuivie jusqu'à la déclaration de guerre, et nous eûmes la bonne fortune d'en contempler un exemplaire chez Garreau en 1939.

Puis vinrent les hostilités et la libération. Les premières nouvelles d'Angleterre nous apprirent la commercialisation

Une formidable machine de grand sport, capable de dépasser le 180, a traversé le détroit et est actuellement en possession de M. Garreau, agent des grandes marques anglaises et plus spécialement de Vincent H.R.D., dont il est concessionnaire exclusif pour la France. « Moto-Revue » ne pouvait manquer de présenter au public français ce merveilleux racer qui fera l'objet d'un essai dans un prochain numéro.

d'une édition revue et corrigée de la « Rapide » dont nos confrères anglais firent un éloge enthousiaste après essais. On remarquait sur ce nouveau modèle, en plus des particularités signalées plus haut, une série d'innovations d'une technique audacieuse et séduisante tout à la fois. La « Little Big Rapide » répond à l'idéal suivant : Réaliser une machine surpuissante, mais ne dépassant que de peu l'encombrement et le poids d'une 500 faisant table rase des sacrosaintes « traditions » et en repartant de zéro pour certains éléments.

Nous avons été examiner la première machine de ce type arrivée en France chez l'agent général M. Garreau, et c'est à loisir que nous avons admiré les nouvelles solutions adoptées par les hardis constructeurs.

C'est ainsi que la partie motrice est maintenant traitée en bloc moteur. On a conservé la chaîne primaire dans un bain d'huile, avec tendeur automatique système Weller. D'autre part, on a utilisé, en le perfectionnant, le vieux principe du « moteur cadre » cher à P.M. Panther.

Le spectateur non averti remarque d'abord, au premier coup d'œil, l'absence du tube de cadre allant de la base du carter moteur à la cuvette inférieure de la direction. Celle du tube de selle est moins visible, puisque le moteur remplit le cadre à cet endroit. Voici l'explication de ce mystère apparent :

Le châssis se compose en tout et pour tout :

1° d'une poutre en acier matricé dissimulée par le réservoir.

2° De la fourche arrière, reliée à l'épave dorsale » par les ressorts sous tube de la suspension.

3° D'un berceau double partant de la base de cette fourche arrière et s'arrêtant à l'extrémité avant du carter moteur.

La liaison entre les tubes inférieurs du cadre et la poutre se fait... par le moteur lui-même.

La base du carter repose sur le ber-

ceau double. Les culasses sont reliées à la poutre dorsale par des jumelles en acier spécial que fixent quatre colonnettes vissées dans le carter moteur, traversant les cylindres dans toute la longueur des fûts.

L'ensemble carter-cylindres forme donc partie intégrante du châssis auquel il assure une rigidité incomparable.

La suspension arrière est connue depuis fort longtemps et il n'y a pas lieu d'y revenir. C'est le système oscillant avec ressorts doubles sous la selle. Le siège arrière, d'une seule pièce avec la selle du conducteur, est reliée à la fourche AR par des montants articulés. Contrairement aux apparences, ce siège n'est guère influencé par le débattement de la suspension.

L'examen approfondi révèle un grand nombre d'astuces fort ingénieuses.

Il y a, en plus de la béquille arrière, deux supports latéraux qui permettent de soulever la roue avant pour son démontage éventuel.

Le kick starter, normalement placé à droite, peut se monter à gauche par simple retournement de son axe pour l'usage en sidecar.

La boîte est complétée par un petit levier formant indicateur de point mort et de la vitesse enclanchée. Le guidon est en tube de petit diamètre, très étroit et presque rectiligne, avec de grands leviers ajustables. Il n'y a pas de commande d'avance, celle-ci étant réglée automatiquement par un dispositif genre voiture. Par contre, chaque carburateur (il y en a un par cylindre), possède sa manette d'air. L'expérience a prouvé qu'un réglage distinct permettait d'obtenir le « fin du fin » du rendement. A noter la douceur invraisemblable de l'embrayage qui est d'un type nouveau sur lequel les constructeurs désirent garder un silence momentané.

La fourche avant, du type classique, est montée sur roulements en bronze anti-friction et auto-lubrifiant ne nécessitant aucun graissage. Des rondelles cannelées en bronze évitent le contact entre les fourreaux et les biellettes et permettent par leur liberté de rotation, d'apprécier le jeu latéral minime, mais indispensable. Par son principe, cette suspension est à l'abri des grippages d'axes de fourche et du jeu vertical excessif.

Il faut noter l'usage intensif des alliages légers : Cylindres, culasses, garde-boue et maints autres accessoires sont en alliage d'aluminium. Résultat : Une 1000 à culbuteurs ne dépassant pas 200 kilos.

L'ensemble n'a rien de « mastoc ». La présentation est sobre et séduisante. Réservoir noir et or, jantes demi-chromées. Cependant, les garde-boue sont polis, ce qui est du meilleur goût, puisque l'alliage qui les compose est inaltérable.

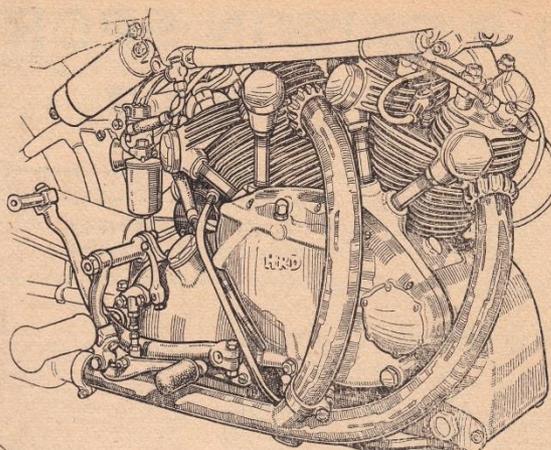
Un dernier mot pour le freinage, réalisé sur chaque roue par deux tambours latéraux, actionnés par l'intermédiaire d'un palonnier assurant un synchronisme rigoureux. Le réglage en est facile et rapide. Le tambour avant droit enferme la commande de l'indicateur de vitesse.

Nous avons attendu que cette 1000 cmc. ait terminé sa période de rodage pour en effectuer l'essai, ce qui sera chose faite d'ici très peu de temps.

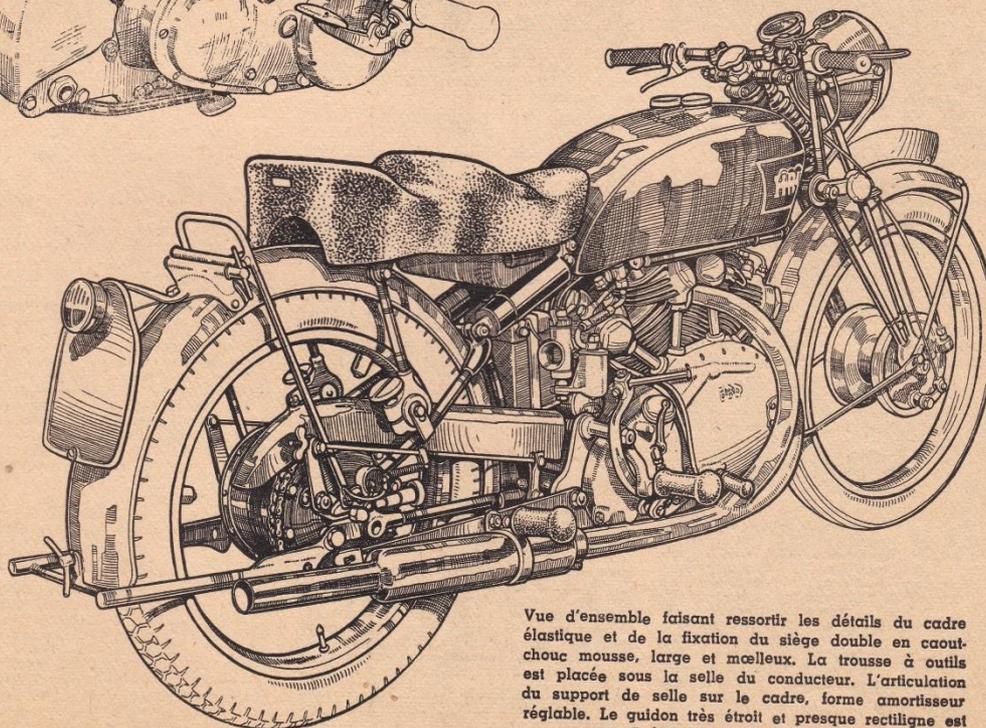
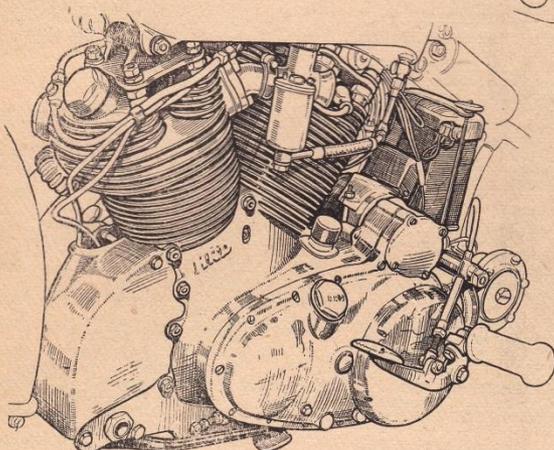
UN BON MOTOCYCLISTE EST OPTIMISTE : UN ACCROCHAGE N'APPELLE PAS UNE DISPUTE

## La VINCENT H.R.D. " RAPIDE "

Ci-contre : Le moteur côté distribution de la 1.000 « Little Big » Vincent H.R.D. La technique bien personnelle de la marque se retrouve dans cette extraordinaire réalisation que nos amis britanniques considèrent comme la plus formidable machine de sport existant à l'heure actuelle. La distribution est surélevée, et les tiges, courtes et rigides attaquent des culbuteurs transversaux. Toute la culbuterie est enclose contrairement aux précédents modèles. Pour arriver à cette fin, on a du revenir aux ressorts de soupapes à spires. On remarque la longueur inusitée et la forme coudée du kick starter.



Vue du côté transmission primaire. On distingue ici, au haut du cylindre avant, un des dispositifs de fixation du moteur à la poutre centrale dissimulée sous le réservoir. De longues colonnettes sont boulonnées sur ces pièces et traversent les cylindres jusqu'au carter, dans lequel elles sont vissées profondément. C'est une variante du système P.M. Panther, qui permet de supprimer le tube avant du cadre.

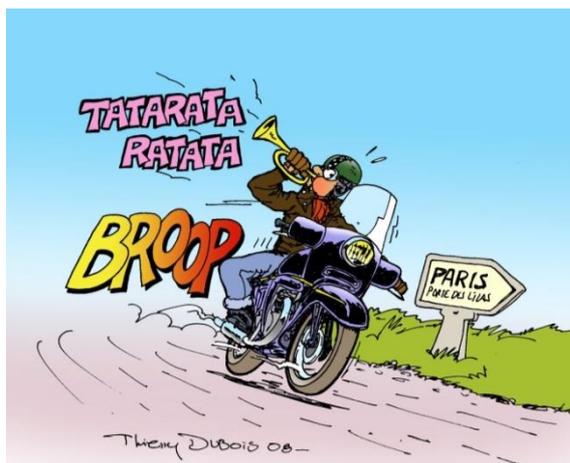


Vue d'ensemble faisant ressortir les détails du cadre élastique et de la fixation du siège double en caoutchouc mousse, large et moelleux. La trousse à outils est placée sous la selle du conducteur. L'articulation du support de selle sur le cadre, forme amortisseur réglable. Le guidon très étroit et presque rectiligne est fixé par de simples colliers.

UNE MOTOCYCLETTE NEUVE EXIGE DES SOINS MINUTIEUX. RODEZ-LA SAGEMENT

Les spécialistes apprécieront le sélecteur avec ses biellettes et la fixation du silencieux...

*Le Loup-Garreau demande à ses lecteurs d'excuser les scans de travers. L'original est en papier de rationnement de l'immédiat après-guerre, très fragile et donc à éviter de plier, tirer etc...*



## Manifestations à venir en 2020

### ATTENTION !

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

**AOUT 8/9** : Circuit de Nogaro : L'équipage Laur-Ferrieux engage un sidecar à moteur Vincent, mis au point par Jivaro, dans le cadre du 'Championnat de France des motos anciennes'. Une très bonne occasion d'aller les encourager.

**AOUT 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) qui participera comme Président-Organisateur du FMA.

Contact : Dany 06 07 85 93 33 - [dany.vincent@wanadoo.fr](mailto:dany.vincent@wanadoo.fr)

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

Contact : Jean 06 81 53 09 86 - [pirot.jean@orange.fr](mailto:pirot.jean@orange.fr)

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

**Reporté à 2021**

**NOVEMBRE 6/7/8** : 'Salon Epoqu'auto' (Eurexpo – Lyon) où 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](mailto: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, selon les possibilités/disponibilités de chacun.

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

## Dernières adhésions

Bienvenue à **Bruno Rouhaud**

## 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.  
20 Euros port compris (France) pour les NON-MEMBRES.  
Tél. 06 81 27 09 11 - Catherine - [crrperso@yahoo.fr](mailto: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](mailto: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.
- **Jean Pirot** donne un moteur diesel Farymann 684 Lampertheim *West Germany* pour bateau avec hélice, arbre, tableau de commande et réservoir de gas oil. Tél. 06 81 53 09 86.
- **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).  
Tél. 06 52 89 84 57 ou [didier.camp31@gmail.com](mailto:didier.camp31@gmail.com)
- **Roger Munch** (membre VOFCF) propose des ceintures en cuir de grande qualité.  
Toutes informations sont sur le LGE n°01  
Contact : [roger.munch68@gmail.com](mailto: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. Tél. 06 07 85 93 33 ou [dany.vincent@wanadoo.fr](mailto:dany.vincent@wanadoo.fr).

## Bonnes adresses

-  **Godet Motorcycles** : Le Houleme, 76770 Malaunay [www.godet-motorcycles.fr](http://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](http://www.alton-france.com)  
Alternateur, démarreurs pour moto anglaises.
-  **Restom** : 20 Rue du Premier Mai, 71500 Louhans [www.restom.net](http://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](http://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](mailto:pontricoul@gmail.com)
-  **Le Clairon** : 328 rue de Belleville, 75018 Paris / Facebook : [leclairon.free.fr](http://leclairon.free.fr)  
Bar ambiance moto rétro : le repaire du club VOCF et de bien d'autres...
-  **Tracy Tools** : [www.tracytools.com](http://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](http://www.vanonitechnimetal.fr)  
Fabricant ou modification de ressorts toutes formes, toutes matières, sur modèle ou plan à l'unité : 71580 Bruailles. Tél. 03 85 74 83 00



## Ont contribué à ce numéro :

Catherine Remillieux-Rast, Didier Camp, François Chevalier, Eddie Edmondo,  
Dominique Malcor, Jean-Pierre Persohn, Jean Pirot, Dany Vincent.