

LE LOUP-GARREAU

11

Électronique



L'hiver est là : il est temps d'adopter une tenue adaptée !

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	3
Le VOFC protecteur de l'Écosystème	4
Ken Horner	11
La mystérieuse affaire des B Black Shadow « françaises »	15
Les cinq dernières minutes	17
Les traductions de Mamy Green	18
Réglage carbus (suite et fin)	19
Formulaire d'adhésion 2021	22
Manifestations à venir	23
Petites annonces	23
Bonnes adresses	26

Le mot du Président

Chers amis sportifs,

Vous recevez ce Loup-Garreau juste au début de ce qui devrait être les fêtes de fin d'année. J'espère que la situation vous permettra d'en profiter tous autant que possible, mais restez prudents.

Ce numéro est plutôt orienté technique, mais la période incline plus au bricolage à l'atelier qu'aux balades entre amis, sans parler des restrictions diverses...

C'est aussi le moment du bilan de l'année 2020 laquelle, en raison de la situation sanitaire, aura tronqué ou supprimé bien des sorties pour chacun d'entre nous.

Au niveau du club, malgré ces difficultés, cette année le nombre d'adhérents a progressé de 20 %. C'est sans doute dû en partie au LGE, un lien maintenant mensuel.

Bien sûr, certains regrettent le papier, mais le LGE aujourd'hui rassemble plus que par le passé.

Les petites annonces ou les demandes de renseignements sont maintenant régulières, le nombre de personnes participant à la rédaction est en hausse, tout comme les demandes d'informations.

Des balades locales devraient se mettre en place en 2021, certains membres du Bureau ont émis le souhait d'en organiser.

Nous comptons sur votre adhésion de soutien pour réaliser ces projets.

Tout le Bureau se joint à moi pour vous souhaiter de **Bonnes Fêtes de fin d'année** et nous espérons vous retrouver tous en bonne forme pour de nouvelles aventures en 2021, à Vincent bien sûr !

Dany



Le VOCF protecteur de l'Écosystème

Par Jacques Colomb



L'objet du délit

2004... La dernière mine de charbon française ferme... Mais dans un petit village Franc-comtois ce charbon ressurgit insidieusement et de façon régulière depuis plusieurs années.

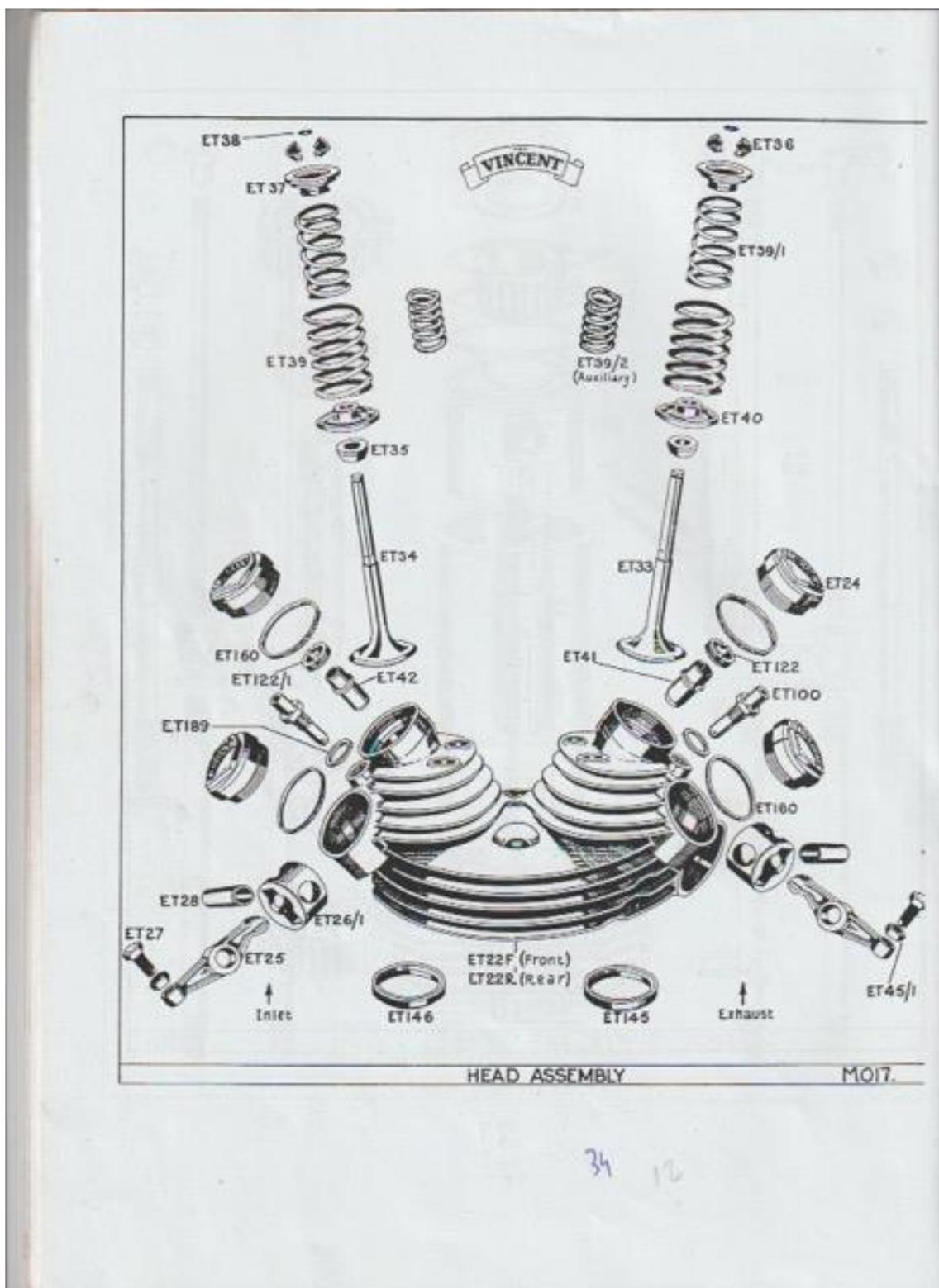
L'Agence pour l'Environnement est intervenue en la personne des inspecteurs Jean Boulicot et Dany Vincent pour tenter d'éradiquer ce désastre.

Il faut la pendre dirent-ils en cœur... Mais pas trop si on veut encore l'utiliser après sa convalescence...

Nous allons procéder au démontage du réservoir, de la selle, des carburateurs et des quelques fils et tuyaux qui passent par là.



Un schéma tiré du *Spare parts list* permet de mieux comprendre le montage



Ndlr : ET41 et ET42 : les guides inférieurs, ET122 et 122/1 : les écrous de guide, ET 40 : guides supérieurs, ET35 : rondelles d'appui pour les culbuteurs ET25.

Les ET25 doivent être montés serrés pour limiter les claquements, seule solution : en avoir plusieurs pour choisir le meilleur serrage soupape /écrou - Idéalement, il faut que la rondelle entre sur la queue de soupape assez facilement (éviter la masse de 10kg), tout en serrant un minimum.

Et voici la culasse, ses ressorts et ses guides :



Il va falloir mesurer le jeu entre les guides et les soupapes et refaire, par précaution, les deux culasses, bien que la coupable soit celle avant.

La difficulté consiste à extraire les guides et surtout à dévisser les fameux écrous qui les retiennent. Les deux guides sont différents donc, pas de confusion possible.

Un des guides et son écrou





Pour ce faire, la confection ou l'achat d'un outil spécial est absolument nécessaire.

Ici, on a usiné des douilles **de qualité** pour créer les 2 ergots nécessaires. 2 outils pour 2 diamètres différents (admission et échappement).

3 cas peuvent se présenter :

- l'écrou est bien serré,
- l'écrou a eu sa dose de frein filet (moins bon)
- l'écrou a été vissé de travers : le pire.



La méthode préconisée, et la meilleure, est de préchauffer la culasse à 200°C (four familial, après le rôti) et de faire un outil qui permette d'extraire puis de positionner le guide parfaitement en ligne dans son logement au remontage.

J'ai utilisé des tiges filetées en 3/8" et 5/16" d'environ 25 cm de long, et bien sûr les écrous anglais qui vont avec !

Il faut prévoir des rondelles ajustées pour avoir un bon appui sur le siège et sur la partie haute, là où le bouchon de soupape se visse. Le guide supérieur ET40 peut éventuellement servir de rondelle (en prendre un neuf au remontage !)

Attention, à la sortie ça refroidit très vite et n'oubliez pas les gants... mais, là, vous vous en apercevrez très vite...



À noter : la culasse est maintenue dans un gros étau (on voit l'un des écrous surmontant l'une des tiges filetées) pour permettre de la maintenir pendant les opérations de démontage et de montage des guides.

Conseil d'ami pour la paix dans vos ménages : avant le chauffage au four, bien dégraisser la culasse sinon, vous embaumerez le four et la maison pour quelques jours...

Au remontage

On procède en sens inverse, les guides ont été achetés au VOC. Par chance, ils s'adaptent parfaitement (culasse en très bon état) et se monteront sans qu'il soit nécessaire de les refabriquer.

La culasse est chauffée à nouveau, les guides placés au congélateur (ce n'est pas terrible car le réchauffement est rapide, l'utilisation d'un aérosol réfrigérant à - 40°C – Internet – aurait été préférable) et le remontage s'effectue en sens inverse du démontage.

Une fois le guide en place, il va être comprimé lors du refroidissement de la culasse et son diamètre intérieur ne va donc plus permettre le passage de la queue de soupape.

***Ndlr :** Avant de remonter les **Guides**, bien vérifier leur longueur (côté extérieur culasse) par rapport aux anciens qui ont pu être raccourcis si les arbres à cames sont de plus forte levée que d'origine.*

C'est une autre difficulté : mesurer les jeux guide/queue de soupape et avoir l'instrument de mesure adéquat (micromètre intérieur en tout petit diamètre).

Bien sûr, je n'ai pas l'outil de mesure...

Le jeu préconisé dans le Richardson est de 0,03-0,05 mm à l'admission et 0,07-0,10 mm à l'échappement.

Je vais donc usiner au tour une barre avec le diamètre de 'la soupape + plus le jeu recommandé' et cela me servira de jauge lors du passage de l'alésoir.

J'ai acheté de petits alésoirs à lames réglables (ex. chez Tracy Tools, voir PA) et j'ai donc réalésé progressivement jusqu'à ce que ma jauge rentre juste sans jeu ni coincement.



Nota : pour les cas difficiles, (culasses en mauvais état) on peut utilement s'adresser chez : Conway à Maidstone (UK)
+ 44 1622 872715
steve@conway-motors.co.uk

ou chez : Maughan and Sons
+44 5294 61717
steve@maughanandsons.co.uk

Au démontage et au remontage des soupapes, se méfier du petit clip de retenue (ET38) qui a tendance à s'envoler dans l'atmosphère sans laisser d'adresse... En prévoir d'avance !

Queues de soupapes rayées, marquées : pensez à investir dans du neuf...

Ken Horner

Par Dany Vincent

Cet article est basé sur, d'une part, grâce à la page transmise par François Grosset (LGE 09) et d'autre part, par un résumé du site Internet "Irving Vincent", le twin Vincent modernisé dont vous avez déjà entendu parler, je pense.

Voici l'histoire résumée de Ken Horner, ce type dont la passion de sa jeunesse l'a conduit à l'excellence dans son domaine.

Ken Horner est australien. Au début des années 70, vers l'âge de 18 ans, il rêve devant les Vincent. Cette moto n'est déjà plus fabriquée depuis 20 ans. Mais pour Ken, la puissance du twin Vincent est parfaitement capable de "mettre la pilule" à bien des motos neuves. En plus, pour lui, c'est la plus belle moto du monde avec son réservoir noir brillant, ses chromes et son magnifique moteur. Monture plutôt virile pour l'époque, mais c'est le rêve d'un adolescent !

Ken voit un moteur/boîte de Rapide en petite annonce et l'achète immédiatement sans hésiter. Il va dépenser tout son argent et une bonne partie de son temps à le restaurer. "Je voulais la meilleure, une moto qui ferait envie à tous, c'était aussi un défi que je m'étais fixé".

Le club Vincent (VOC) existe déjà depuis longtemps et assure peu après la fin de la production des motos, la refabrication de beaucoup de pièces pour les entretenir car si ces motos sont rares, elles sont tellement désirables grâce à leur esthétique et leur performances exceptionnelles qu'elles continuent à rouler et même à être restaurées.

Ken peut donc compter sur de la pièce.

Ken va utiliser un cadre de Norton. Il manque quand même pas mal d'éléments. Et puis, la Norvin, c'est vraiment le top de l'époque !

"Le moteur était bon au niveau mécanique, mais je l'ai démonté pour polir le maximum de pièces" dit Ken.

Le cadre a été rallongé pour y insérer le gros moteur. Ken a fabriqué un réservoir en alu qui s'adapte soigneusement sur les tubes de cadre, posé des jantes alu montées avec des rayons épaulés chromés. C'était la première fois que Ken montait entièrement des roues.

Ensuite une fourche Norton, un frein avant John Tickle. La boîte de vitesse et l'embrayage Vincent ont été conservés.

Une selle de BSA coupée et des amortisseurs hydrauliques sont les autres gros morceaux choisis.

Ken a fabriqué deux types d'échappement, un direct et un avec des contre-cônes, l'idée de la piste est déjà là ! Plus de 1000 pièces ont été cadmiées, zinguées ou chromées, la plupart des opérations de soudure sous-traitées.

Quatorze mois après, et beaucoup d'argent dépensé, la moto est terminée.

La moto fonctionne parfaitement et Ken l'utilise très régulièrement.

Depuis sa remise en route, Ken l'améliore constamment, soit 50 ans d'améliorations.

Sa moto complétée, Ken l'utilise surtout pour des sorties sur route plutôt courtes et à vive allure. Mais comme bien des champions avant lui, l'objectif c'était la course, un side-car de piste a aussi été envisagé.

Le virus de la Vincent était pris.

Et la suite de l'histoire est très impressionnante.

Ken roule à Vincent, crée une entreprise puis plus tard une deuxième avec laquelle le succès financier arrive.

Il s'agit de *KH Equipment Plus*. Cette société importe et adapte de façon artisanale du matériel de précision pour différentes industries.

Puis enfin, une troisième société : *Austart*, contraction de Australie et *start* (départ). Il s'agit de moteurs de démarrage à air comprimé (destinés aux gros moteurs et aux engins évoluant en milieu inflammable : chimie-pétrole).

Le succès et les efforts accomplis permettent à Ken d'obtenir une situation solide tant au niveau compétence technique que solidité financière.



Le virus de la Vincent, et celui de la course étaient toujours là, même si une parenthèse avait été mise pour assurer financièrement l'avenir.

La course devient alors le but ultime de Ken, mais si le moteur Vincent est selon lui le meilleur choix, sa Norvin ne sera pas destinée à cela mais gardée comme une Norvin de route. Par chance dans les années 70, Ken avait pu acquérir à nouveau un moteur, de Vincent Black Shadow, cette fois-ci.

Ayant dorénavant de très bonnes connaissances de la mécanique Vincent, grâce au moteur de Rapide de la Norvin, et de la mécanique tout court, Ken s'est dit qu'il avait enfin là, la possibilité de réaliser un projet de side-car de piste.

Pour Ken, augmenter la cylindrée était un point incontournable pour de meilleures performances, ainsi le moteur fut passé à 1300 cc.

14 mois de travaux après, l'ensemble fut au point et permis à Ken de se frotter aux meilleurs side-caristes d'Australie et d'être régulièrement dans le groupe de tête. La meilleure place étant 3^{ème} au TT Australien en 1974 au Calder Park de Melbourne.

Mais il a fallu laisser cette aventure de côté quelques années car l'expansion rapide de *Austart* ne lui laissait que peu de temps.

En 1990, un magnat de l'automobile mais aussi excellent pilote, Reg Hunt (deuxième derrière Jack Brabham dans l'*Australian Grand prix* de 1955) demande à Ken de lui reconstruire un moteur 998 cc de Vincent, moteur qui provient de la machine de *speedway* de Jack Walker, une légende en Australie.

L'expansion d'*Austart* étant maintenant sous contrôle, Ken et son frère Barry avaient maintenant le temps de reprendre sérieusement le projet de course avec des Vincent.

Les deux frères voulaient bien faire les choses. Ils décident alors de rendre une visite à Edith Irving, la veuve de Phil, lui expliquent leur projet et obtiennent son accord de principe pour moderniser le *V-twin* sous le nom « Irving Vincent ». Aucun des protagonistes n'imaginait la suite que tout cela allait prendre !

Début 1999, le projet était de construire deux motos solos et deux side-cars racing sous le nom « Irving Vincent HRD » (*Horner Racing Development*)

Après 3 ans de développement, la moto solo est privilégiée et Ken peut faire une première démo en 2003 au *Philipp Island Classic Meeting*, durant la pause de midi.

La moto développe alors 130 CV.



1300 cc de 2017

Photo site :
www.irvingvincent.com

Diverses courses locales s'enchaînent et même certaines courses internationales, et la moto solo et aussi le side-car (conduit par Barry) fonctionnent très bien, gagnent souvent dans les catégories « Classic » face à des machines plus jeunes de 50 ans !

C'est Alan Cathcart le journaliste anglais bien connu qui va beaucoup s'employer à faire connaître les réalisations prestigieuses des 2 frères grâce à plusieurs articles dans les revues spécialisées.

Pendant ce temps, le développement continue et de nouvelles améliorations sont régulièrement apportées et récompensées par de nombreuses victoires en Australie et NZ, devant des motos bien plus récentes à double ACT alors que le vieux *V-twin* reste un moteur culbuté. Ken laisse le guidon pour les courses à un très bon pilote : Craig McMartin.

Ce n'est rien de moins que la *Daytona Speed Week* qui est choisie comme prochain objectif ! La difficulté est bien plus grande, les deux frères ne connaissent pas le circuit (un anneau) et vont devoir se confronter à des *twins* beaucoup plus modernes, comme les Ducati pilotées par des champions de classe mondiale. De plus, seuls 12 tours d'essais sont autorisés.

C'est donc un projet insensé. Les 2 frères se retroussent les manches et accroissent la cylindrée à 1600 cc et, grâce à de multiples améliorations, la puissance à 165 CV.

Le résultat ne se fait pas attendre : course N°1 : 3^{ème}, course N°2 : première place.

Résultat final : la moto Irving Vincent est championne de la bataille des twins AHRMA le 04 mars 2008 !



1600 cc de 2018
Les culasses n'ont plus l'esthétique du modèle précédent.

Photo :
www.irvingvincent.com

La machine, ses concepteurs et leurs pilotes ont été ensuite souvent accueillis à diverses manifestations comme *Goodwood*, la moto Irving Vincent a encore triomphé devant de multiples champions du monde et les meilleures motos.

En 2015, le développement a continué mais essentiellement pour des courses en Australie et Nouvelle-Zélande. Les deux frères arrivent maintenant à sortir 200 CV de la moto. Soit une augmentation de 344 % par rapport aux 45 chevaux initiaux sortis par Phil Irving en 1935 !

En étant victorieux dans les 3 plus grandes courses dédiées aux twins classiques, Ken et Barry Horner ont montré tout leur potentiel en mécanique et porté haut les couleurs Vincent rendant un brillant hommage à Phil Irving et Phil Vincent.



Photos side-car sur www.irvingvincent.com



Plus d'infos et de belles photos sur le site www.irvingvincent.com. ■

La mystérieuse affaire des B Black Shadow « françaises »

Par Dominique Malcor

Mon cher Loup-Garreau,

J'ai pu remarquer à la lecture du LGE 10 concernant les Black Shadow B françaises arrivées chez Garreau, que mon discours était pas mal abscons pour bien des lecteurs dont le courage et l'abnégation sont à saluer ici ! Tu peux publier ce que je t'écris dans ces lignes.

Pour éviter tout maux de têtes au lecteur, le Loup-Garreau se permet de reprendre ici les passages du numéro LGE 10 auxquels notre ami Dominique fait référence :

Les anciens propos de Dominique sont imprimés en *vert*, les nouveaux propos de Dominique en *noir*, les remarques du Loup-Garreau en *bleu*.



Sur cette photo, vous pouvez admirer la magnifique fourche Brampton que la Reine Mathilde (moteur 799), en restauration chez Patrick Godet, a retrouvée.

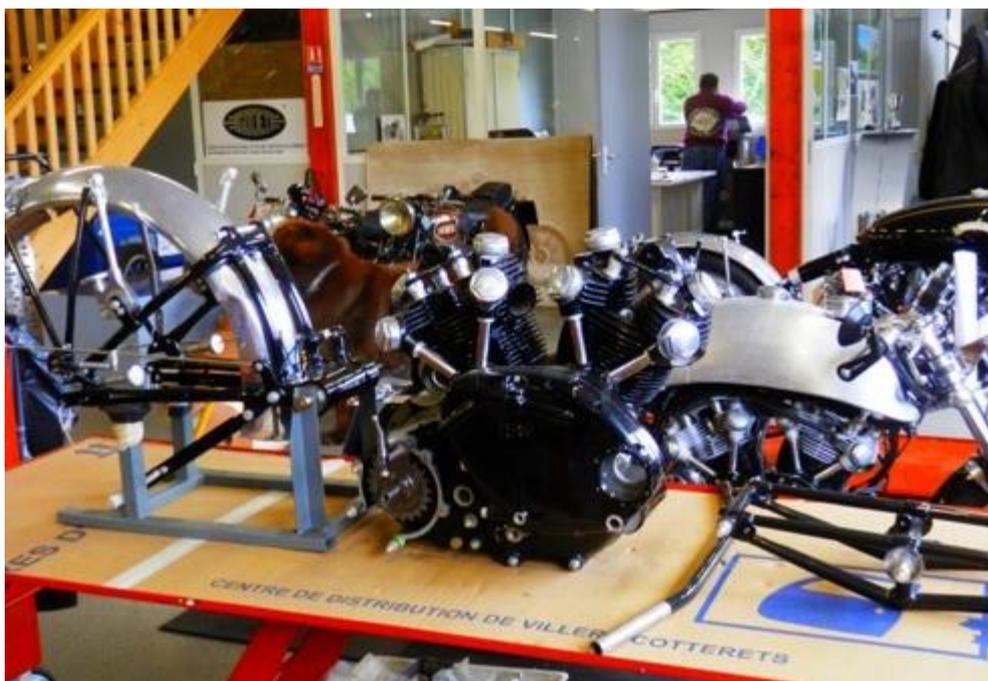
En ce qui concerne la moto B Shadow n°823 j'ai bien vérifié que c'était celle exposée à Montlhéry sur le stand Godet... j'avais examiné les numéros lors de ma visite aux ateliers de Malaunay, précédant l'événement de Montlhéry.

Dominique avait écrit : « Je sais exactement où elle est, c'est la 821 (n° moteur) elle fait partie des 2 Black Shadow série B commandées par Garreau qui les recevra en 1948 (l'autre étant la n°799). »

Le Loup-Garreau fit remarquer que la liste des Vincent importées par Clément Garreau et communiquées par le responsable du registre des machines au VOC ne contient pas de n°821. En revanche, on y trouve une 799 répertoriée comme 'Shadow' (avec les fameux B sur le numéro moteur et les numéros de cadre) et une n°823 désignée comme 'Rapide'.

Il n'y a pas tant de séries B fabriquées pour que je n'aille pas inspecter la bête derechef. Et c'était bien la seule B Shadow à l'atelier... la même que sur le stand.

Le Loup-Garreau déduit de ce rectificatif que le « 821 » était une faute de frappe (non, ne frappe pas, Dominique, Aille !) et que Dominique voulait écrire : 823



Sur cette autre photo de Reine Mathilde en restauration chez Patrick (en 2015), vous pouvez remarquer le carter de distribution dit « à varices » qui ne serait pas d'origine

Dominique avait écrit : « Après, je téléphone à Marc Raymondin qui a eu la moto, l'a restaurée et me parle du crash qui est survenu suite à un guidonnage, pas trop de dégâts mais quand même sur le côté droit, donc réparée avec de la pièce de Rapide B... alors qu'ils (qui se cache derrière ce « ils » ? Mystère... un de plus !) l'avaient transformée en série C (fourche Girraulic), peinture sur le réservoir d'origine etc.

Le "ils" qui suit dans le texte désigne les artisans de la transformation de la moto n°799 en pseudo série C dont peut-être Marco Raymondin que j'avais eu au téléphone... (La 799, alias Reine Mathilde, est la machine de Dominique).

C'est De La Dessa qui s'était artistiquement vautré avec, sur guidonnage. La transformation était-elle en partie antérieure ? Je ne saurais le confirmer...

Voici sa photo en course AFAMAC sur Norton

(Serait-ce pour relancer une polémique que Dominique appelle Norton un Triton ?)



Les cinq dernières minutes

Par le Commissaire Bourlier

À partir de la passionnante chasse aux numéros, induite par Dominique et poursuivie à propos de la Rapide de Levallois-Perret (LGE 10 p. 16 à 19), notre ami Pierli dissipe le mystère :

« Toujours très bien ce loup.

Concernant la Vincent 244, ne serait-ce pas la 2244, il me semble deviner un 2 qui fût trop souvent poli...

Bien à vous tous,

Pierli »



Voilà bien là une question qui va ravir les experts et raviver leurs querelles !

Le Loup-Garreau livre quand même son modeste point de vue. Courez vite sur votre clavier retrouver le numéro 10 et regardez les photos de cette rapide en vente à Levallois-Perret : En effet, il y a un espace vide devant le « 2 » de « 244 » et comme l'ombre d'un ancien « 2 » MAIS le numéro de cadre (sur la photo de l'UFM) est 4144, ce qui obéirait à la règle – pas absolue, loin s'en faut ! – des +1900... $2244 + 1900 = 4144$ Ce serait vraiment une drôle de coïncidence que le moteur 244 se retrouve dans le cadre du moteur 2244 et puis, 2244 en 1947, cela me paraît prématuré. Du coup, je prends mon plus beau clavier, j'écris à Simon Dinsdale, qui tient le registre des machines au Vincent Owners Club et il me répond :

« Merci Jean pour ces renseignements qui maintenant font sens. Le moteur 1/2244 et la poutre R4144 correspondent à une Rapide série, produite en juin 1949 et vendue à un motociste du nom de St Andrews à Newcastle (Royaume-Uni).

Simon Dinsdale. »

Bravo à Pierli qui a soulevé le lièvre ! ■

Les traductions de Mamy Green

Retour sur le passé plus ou moins récent de MPH (Miles Per Hour), la revue mensuelle du VOC (Vincent Owners' Club).

Cette page qui sera, nous l'espérons, régulière, sinon irrégulière, vous aidera peut-être à découvrir la vie du VOC International.

Mamy Green y reviendra sur un article ou une revue de section de MPH, et le traduira, librement, pour vous (Mamy Green est une jeune EVG qui se rêve voyageuse au long cours...).

Toute erreur de traduction, interprétation ne saurait lui être imputable.

MPH 860 – Septembre 2020 – *Through The Chair* (depuis la présidence)

Traduction de l'article de Stuart Wood (Président du VOC).

Un autre mois de cette année affectée par le COVID-19 est passé, et les choses commençaient à s'arranger au Royaume-Uni. Les règles de confinement se sont régulièrement assouplies et je suis sorti un peu plus, en petit groupes, avec d'autres motards.

Nous nous sommes rendus au « petit non-rallye » de Bourbon-l'Archambault, durant notre retour (*ndlr : de vacances dans le sud*) à travers la France à la fin du mois dernier.

Quel bel évènement !

Bravo à Dominique Malcor et à l'équipe française pour cette organisation en des circonstances si étranges. Nous avons eu deux jours mémorables, de belles virées, de la super nourriture et une compagnie fantastique. Il y eu un incident malheureux avec une moto béquillée qui est tombée sur Annie Wright qui, cela se comprend, a abrégé son week-end. Annie, j'espère que tu as parfaitement récupéré, maintenant.

Nous sommes partis tôt le dimanche matin pour une traversée en fin d'après-midi de la Manche par le tunnel, de retour à Coventry tôt dans la soirée, et au travail le lundi matin. Nous avons planifié un autre voyage en France fin août, et puis le gouvernement anglais a annoncé la remise en place de la quarantaine pour les retours de France. Je pourrais faire avec cela et télé-travailler depuis la maison en Angleterre pendant 14 jours, mais nous attendons maintenant la réponse du gouvernement Français concernant des règles réciproques à l'entrée en France. Être en quarantaine en France serait possible mais moins amusant.

Nous pensions le mois dernier que les allègements des restrictions nous auraient permis de combiner Desborough et le *Zoom General Committee Meeting* début septembre. Comme il y a une légère mais constante augmentation des taux d'infection en Angleterre, du coup, nous avons maintenant régulièrement des réunions Zoom très constructives. Nous avons décidé d'organiser le *General Committee Meeting* de septembre exclusivement avec Zoom pour minimiser les risques. Quand vous lirez ces lignes, nous aurons eu quelques réunions d'entraînement pour comprendre comment on peut inclure un grand nombre de personnes efficacement à une réunion Zoom. Comme je l'ai dit le mois dernier, il y a un bénéfice additionnel (*ndlr : grâce à Zoom*) d'avoir la possibilité d'un engagement plus important des *Sections Organizers* (Présidents de sections) dans ces *General Committee Meetings*, et autres *General Committee* annuels à venir.

Nous avons encore l'occasion d'une belle fin d'été de virées, mais il ne devrait plus y avoir de grosses réunions avant l'an prochain. L'été n'a pas été complètement effacé, et on a eu un beau temps propice aux balades. Espérons une meilleure saison l'an prochain, et planifions-la.

Réglage carbus (suite et fin)

Le réglage de la richesse au ralenti et la synchronisation des deux carbus



Tous les modèles de carburateurs ont 2 vis de réglage sur le côté.

Celle qui est en biais est la butée de descente du boisseau (donc commande le ralenti en permettant de monter ou descendre la position du boisseau au repos, c'est-à-dire gaz coupés).

Celle qui est la plus en avant, et perpendiculaire au corps, est celle de la proportion air/essence du circuit de ralenti = la vis de richesse

LES RÉGLAGES

Comet

Prenons le cas d'un monocylindre (Comet) : c'est le plus facile.

Le moteur doit être chaud, donc faire un petit tour auparavant.

Le postulat de base pour démarrer le réglage est de visser à fond (mollo, ne pas visser comme un malade...) la vis de richesse puis de la desserrer d'environ 1 tour 1/2. Cette vis possède, à son extrémité, un cône qui agit comme un pointeau pour obturer un trou conique (ça ne vous rappelle rien ? => voir LGE 10 = l'aiguille de boisseau !).

Chercher un ralenti convenable avec la vis de butée, en vissant le ralenti va augmenter, en dévissant, ben c'est l'inverse !

Au ralenti, visser ou dévisser légèrement (max 1/2 tour en général) pour trouver le point où le régime est le plus élevé : c'est le bon réglage de richesse.

Le ralenti sera sans doute trop élevé : le baisser alors en dévissant légèrement la vis de butée jusqu'au ralenti désiré. Refaire un petit tour et constater que le ralenti est OK, sinon le monter ou le baisser un peu.

Pour améliorer le démarrage, surtout sur une Comet, il est parfois recommandé, une fois le bon réglage trouvé, de visser un tout petit peu la vis de richesse (= mélange à peine plus riche, ce qui facilite le démarrage) mais le ralenti va diminuer à peine, donc remonter très légèrement le boisseau, jusqu'à retrouver un ralenti correct.

Twin

La procédure est exactement la même pour un twin.

Sauf que le deuxième cylindre influence forcément sur le premier.

- 1- Trouver un ralenti à peu près identique de chaque côté (vis de butée de boisseau)
- 2- Trouver la bonne richesse d'un côté (vis de richesse) et puis ajuster le ralenti (vis de boisseau).
- 3- Passer de l'autre côté et idem. Il est probable que cela change la donne sur le premier côté qui peut se retrouver avec un ralenti trop haut ou trop bas car le cylindre opposé « entraîne » le côté où l'on vient d'ajuster la carburation.

On doit donc progresser par étapes, d'un côté puis de l'autre – ralenti puis richesse d'un côté, puis de l'autre et recommencer pour réduire à chaque fois l'écart. En principe, carburateurs en bon état, on doit y arriver en quelques minutes.

Encore une fois : c'est plus facile à faire qu'à expliquer...

Une autre méthode est préconisée dans le *Riders' Handbook* et utilisée avec succès par un videntiste émérite dont la machine marche très bien, mais que je n'ai jamais pratiquée :

Le moteur chaud, débrancher une bougie et régler la richesse sur le seul cylindre fonctionnant, puis idem sur l'autre en débranchant le fil de bougie sur le premier.

Ensuite, rebrancher les 2 fils de bougie, le ralenti va se trouver trop élevé, le baisser alors de façon identique des 2 côtés.

Synchronisation

C'est le fait que les boisseaux des 2 carbus montent exactement ensemble.

Ce point est crucial pour un démarrage facile et une bonne accélération : à quoi servirait l'ajustement de la position des aiguilles, de la coupe du boisseau, vus dans les LGE précédents, si les 2 boisseaux ne montent pas en même temps ?

C'est donc seulement après l'étape précédente (ralentis réglés et équilibrés aussi bien que possible des 2 côtés) que l'on peut procéder à la synchronisation des deux carburateurs.

Ainsi aux ralentis bien réglés, les deux boisseaux sont donc en position "zéro". C'est le point de départ du réglage.

Avant de commencer : il faut vérifier que les gaines de câble en sortie de carbu, de poignée de gaz ou de tendeur soient correctement engagées et maintenues par un bon ajustement dans les embouts de gaines (*ferrules* en anglais). Si ça "branlicote", la synchro n'est pas assurée pour bien longtemps...



Lorsqu'on tourne la poignée des gaz, les 2 boisseaux doivent monter exactement en même temps. Pour y arriver, jouer sur les tendeurs de câbles en rallongeant du côté où ça part en premier, ou en raccourcissant si ça part en retard.

La meilleure façon de faire est d'avoir un doigt de la main gauche sur le boisseau de droite, regarder par-dessus la moto le boisseau de gauche et avec la main droite tourner la poignée et vérifier si les 2 boisseaux montent bien en même temps (voir photo contre).

L'idéal est d'avoir les tendeurs de câbles accessibles, sans démontage du réservoir. En effet, la façon dont les câbles sont « rangés » sous le réservoir joue sur la tension du câble dans sa gaine.

La repose du réservoir a toutes les chances donc de changer la synchro...

Cela veut dire aussi que le bon réglage de synchro en jouant sur la vis (pas toujours présente) au-dessus du couvercle du carburateur (surtout celui sous le réservoir) est plutôt illusoire, puisqu'il faudra reposer le réservoir.

Faire aussi attention au passage des câbles vers la colonne de direction : il doit y avoir du mou sinon en tournant le guidon, on peut aussi créer une tension qui va dérégler la synchro, et cela risque de rester ainsi (donc déréglé) en revenant au point milieu (guidon en ligne).



Mesure avec colonne mercure.

Il y a quelques années, j'avais essayé de réaliser la synchro sur ma Rapide avec une (vraie) colonne à mercure. J'avais donc réalisé des perçages pour avoir un piquage dans les pipes d'admission (on voit la vis de bouchage sur la photo), mais ça n'a pas été convaincant... trop d'oscillations.

J'ai utilisé avec succès ce mode de mesure avec plusieurs motos de cylindrée unitaire identique. *Peut-être que quelqu'un peut apporter sa lumière ici ?*

Enfin, pour les plus talentueux d'entre vous qui souhaiteraient adapter des carbus "exotiques" (Dellorto, Mikuni, etc.) n'ayant aucun repère de réglage pour un twin Vincent, l'utilisation d'une sonde Lambda permet de trouver les bons réglages sans avoir à procéder à de multiples essais "au pif" sur route.

Le principe de la sonde consiste à mesurer l'oxygène résiduel dans l'échappement.

En théorie, il ne doit plus y en avoir ce qui signifie que la quantité d'essence est parfaitement adaptée à la quantité d'air aspirée lors de la combustion. Ceci est à vérifier, pour des machines à carburateurs, aux 4 stades importants (ralenti, coupe boisseau, position aiguille et taille du gicleur). On détermine ainsi, les paramètres : taille du gicleur de ralenti, coupe boisseau, position aiguille, taille du (des) gicleur(s) de route.

Une explication en français

ici : http://www.bhmc.fr/2018/03/17/stoechiometrie_afr_et_sondes_lambda/

Cela suppose d'avoir soit une paire de coudes d'échappement avec des perçages pour la pose de la sonde à oxygène (avant et arrière pour contrôler chaque cylindre) ou alors de faire chromer les coudes avec les perçages et bouchons.

Selon François Grosset, ce n'est pas d'une grande utilité lorsqu'on dispose des réglages de base (carburateurs d'origine) comme indiqué tout au long de ces différents articles sur la carburation. ■

Formulaire d'adhésion 2021



VINCENT HRD OWNERS' CLUB - SECTION FRANCE

Formulaire d'adhésion (ou renouvellement) 2021

Veillez compléter le document ci-dessous, en majuscules, et cocher les cases choisies.

1. Données personnelles	n° adhérent :
Nom :	
Prénom :	
Adresse postale :	
complément d'adresse :	
code postal : - Ville :	
tél. mobile : - tél. fixe :	
Date naissance: - Courriel :	
Moto(s) (facultatif) :	
.....	
.....	

2. Membres supplémentaires (même famille, à la même adresse ou pas)
Nom, prénom :
Nom, prénom :

3. Données pour la Liste 'Aide et rencontres'
Tél.1 : Tél.2 :
- Acceptez-vous d'être contacté en urgence par numéro Tél.1 ? <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non
- Acceptez-vous les appels 'amicaux' par numéro Tél.2 ? <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non
- Acceptez-vous d'échanger par courriel du cadre 1 ? <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non
(Données si changement de cadre 1, CP : Ville : Pays :
Nom, prénom : courriel : @.....)
Si aucune case n'est cochée dans ce cadre, vous n'apparaîtrez pas dans la Liste 'Aide et rencontres'.

4. Adhésion 2021 :	À régler : 36 €
<input type="checkbox"/> À cocher si vous désirez la Liste 'Aide et rencontres'	
Veillez renvoyer cette fiche complétée, au choix :	
<input type="checkbox"/> par poste, avec votre règlement par chèque bancaire au nom de VOC France, à :	
C. Remillieux-Rast, 23 rue de Venise, 78740 Vaux-sur-Seine (France)	
<input type="checkbox"/> par courriel à crrperso@yahoo.fr , avec votre règlement par virement bancaire (IBAN) :	
FR76 3000 4002 6000 0100 2794 667	
BIC (Bank Identification Code) : BNPAFRPPMNT	
ASSOCIATION VOC VINCENT HRD OWNERS CLUB SECTION FRANCE	

Manifestations à venir

ATTENTION !

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

15 AU 18 AVRIL 2021 : Salon du deux roues, à Lyon

Il est prévu une assemblée générale, par skype pour le Bureau et par courriels pour les adhérents avant cette date, et sans doute une AG Exceptionnelle lors de ce salon.

Plus d'infos à venir.

TOUS LES PREMIERS LUNDI DU MOIS VERS 19 H 30 : dîner entre membres, au Clairon.

JUN 2021 : projet de rallye touristique dans les Alpes à Vincent en itinérance par Rachel et Dany. Le nombre de motos sera limité à 7 ou 8 maxi.

Départ de Bourgogne, traversée des Alpes par la route des Grandes-Alpes, retour par la Route Napoléon. Le tout sur une petite dizaine de jours. 1200 km environ.

Couchage : hôtel, gîtes ou camping, selon les possibilités.

Y a-t-il des personnes intéressées ? Éventuellement une personne intéressée pour transporter les bagages, en voiture ou en camionnette ?

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

16 AU 18 JUILLET 2021 : 45^{ème} Rallye du VOCF à Bourbon l'Archambault.

Contact : Dominique Malcor. 06 62 57 26 35.

18 AOUT AU 11 SEPTEMBRE 2021 : France à Motos Anciennes 4500 km. Plusieurs membres du VOCF sont déjà préinscrits.

Petites annonces

Les petites annonces des adhérents du VOCF sont diffusées durant trois numéros (sauf s'ils demandent à les retirer). Passé ce délai, ils devront redemander à diffuser leurs annonces.

Les adhérents au VOC international peuvent profiter des mêmes conditions que les adhérents du VOCF. La photo de leur carte d'adhérent peut leur être demandée pour vérifier cette appartenance. Les non-adhérents peuvent faire passer une petite annonce sur le sujet des Vincent qui sera diffusée sur un numéro.

- **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
- **ALAIN GRARE** voudrait une photo qui a été prise lors du « non 44^{ème} rallye » avec les Vincent alignées devant des artichauts géants. Merci à celui qui peut lui procurer cette photo de joindre Jean : pirot.jean@orange.fr

- **COUTEAUX THIERS « VINCENT » CONÇUS PAR PIERRE MAUBERT.**

Inox 220 € pour les adhérents du VOCF

Damassé : 470 € pour les adhérents

Bon de commande dans le LGE 09 ou le demander à : pirot.jean@orange.fr

Attention ! Ces couteaux sont à commander en souscription... avant le 31 mars 2021.



- **DECALCOMANIE « MOTO VENDUE PAR GARREAU »**

Cette décalcomanie, qui était apposée sur les Vincent qui sortaient de la boutique de monsieur Garreau, a été rénovée par Paul Hamon.

Elle est disponible au prix de **4 € port compris**. Taille identique à l'origine soit 54x32mm.



Emplacement : Garreau la plaçait soit sur l'une des lames de la Girdraulic (voir photo), soit de chaque côté du réservoir sous le Scroll Vincent.

Comme toutes les décalcomanies, elle se pose par glissement sur la surface à décorer après l'avoir trempée 2 ou 3 minutes dans de l'eau froide.

Tamponner ensuite pour chasser les bulles éventuelles et quelques jours après, vernir pour assurer la résistance à l'eau.

Elle est à commander auprès de : pirot.jean@orange.fr

- **ROGER MUNCH** propose des ceintures en cuir « marquage HRD Vincent » de grande qualité. Toutes informations sont sur le LGE 01. Contact : roger.munch68@gmail.com

- **PHILIPPE GUIJARRO VEND :**

- **une selle grand confort** (version plus longue que l'origine) complète avec boîte à outils : 320 €



- **une béquille Dave Hills** complète pour Twin de Série B ou C : 70 €



p.guijarro@orange.fr ou **06 12 59 17 95**

- **PIERRE MAUBERT DEMANDE** si quelqu'un a déjà monté l'ensemble sacoches et porte-bagages de chez Craven spécial Vincent (<http://www.craven-equipment.co.uk/>), la marque légendaire des sacoches anglaises, toujours en fabrication. Car, selon Pierre, ça coince un peu de partout lorsqu'il veut monter ces sacoches.



Très peu d'explications fournies par le fabricant : le porte-bagages touche l'échappement d'un côté et de l'autre le bras oscillant. Pierre se retrouve avec un paquet de boulons qui lui semblent peu utiles : suffisamment pour qu'il envisage un stand au marché de Noël à Thiers, si ce dernier est maintenu.

De l'expérience dans ce domaine ? Merci de contacter Pierre : **maubert-pierre@orange.fr**

Bonnes adresses

-  **Godet Motorcycles** : Le Houleme, 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
-  **Andy Davenport** : <https://vincentblackshadow.co.uk/>
Andy est un anglais charmant qu'on voit de temps à autres au *French Rally*.
Il fabrique et vend des pièces Vincent. Prix plutôt intéressants.



Ont contribué à ce numéro :

Pierli Bourlier, Didier Camp, Jacques Colomb, Mammy Green, François Grosset, Dominique Malcor, Jean Pirot, Catherine Remillieux-Rast, Dany Vincent.

*S'il y a des personnes oubliées, c'est bien involontaire et dans ce cas :
nos mille (Vincent) excuses !*