

# LE LOUP-GARREAU

12 + 1

*Électronique*



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>3</b>
<b>Concentration des Éléphants en 1973</b>	<b>4</b>
<b>Amélioration du confort - Barres de selle</b>	<b>9</b>
<b>L'autre B Black Shadow « française » - Première partie : le rêve</b>	<b>12</b>
<b>La Moto en Riant</b>	<b>14</b>
<b>Deux moteurs Vincent inconnus ou méconnus (suite)</b>	<b>18</b>
<b>Manifestations à venir</b>	<b>20</b>
<b>Petites annonces</b>	<b>21</b>
<b>Bonnes adresses</b>	<b>23</b>
<b>Nouveaux membres VOCF</b>	<b>23</b>
<b>La Plume du Loup</b>	<b>24</b>

### Photo de couverture : Rachel et Céleste au Cormet de Roselend (Alpes)

*Les lecteurs du LG papier savent ce qu'est un Cormet puisque cela a été mentionné il y a quelques temps. Pour les plus "jeunes", il faudra chercher dans un dictionnaire ou plus certainement sur Internet...*

## Le mot du Président

Chers amis sportifs,

Les jours rallongent, ça commence à sentir le printemps.

En attendant, voici de la lecture et des témoignages où à une époque où l'on n'hésitait pas à "aller chercher la neige" à moto avec un équipement bien rudimentaire si l'on compare à aujourd'hui :

- Casque bol contre intégral
- Lunettes Climax + foulard contre tour de cou polaire et visière antibuée
- Kway contre combinaison de pluie efficace
- Barbour qui devait être soigneusement entretenu (bien huilé, c'est plus ou moins étanche à l'eau, mais ça ne protège en rien du froid) contre Goretex® truc bidule
- Bottes en cuir (et encore dans le meilleur des cas) contre bottes imperméables d'aujourd'hui
- Une isolation au papier journal dont l'efficacité dans le temps est en relation avec son cout : bien maigre

Bien sûr les poignées chauffantes, voir blouson chauffant, voir combinaison chauffante n'existaient pas encore.

Lorsque j'étais jeune, le moto-club local, auquel j'adhérais, organisait presque chaque WE d'hiver des journées de ski dans le Jura. Il faut dire que de la neige, il y en avait à cette époque, souvent 1 mètre sur les pistes et 10 à 20 cm bien tassés sur la route, faute de moyens de déneigement efficaces, et puis quand il en tombe beaucoup, il n'y a pas de vraie solution pour l'éliminer au fur et à mesure.

Eh bien, chaque dimanche soir, au retour (en voiture, hein !) nous croisions à chaque fois une BMW RT qui remontait dans le Jura, sur la neige bien sûr et de nuit !

Je ne suis jamais allé aux Éléphants, mais je me rappelle être allé aux 24 Heures du Mans Motos en 81 ou 82 ou 83, c'était à Pâques. Il ne faisait pas chaud à l'aller (+/- 5 °C) mais, le dimanche matin, quand on est sorti des tentes, ben il y avait 20 cm de neige...et moins 5 °C. Donc pour moi 500 km dans le froid à l'aller et autant au retour sur la neige (30-40 km/h) et dans le froid avec tous les bagages...

Ça ne m'a pas donné envie d'aller aux Éléphants...

Aujourd'hui, en hiver, sur la neige, n'en parlons pas, on ne croise plus guère de motos sur les routes.

C'est sans doute cela le progrès : une abondance de biens indispensables sans quoi rien ne pourrait se faire et avec lesquels on ne fait pas grand-chose... Moi le premier, d'ailleurs...

Affûtez vos motos, si vous faites tout ce qui est prévu actuellement dans la partie 'Manifestations' de ce LGE, cela peut représenter au bas mot 10 000 km : un bon entretien de votre (vos) machine(s) et de leur pilote !

Dany

## Concentration des Éléphants en 1973

*Par Jean Boulicot*

En 1970, j'étais en déplacement pour plus d'une année entre Metz et Longwy, le pays de la métallurgie, à l'époque.

J'avais entendu parler d'une gigantesque concentration en Allemagne, il était question de 10 000 participants, sur le circuit du Nürburgring. Nous sommes donc allés y faire un tour début 70, en voiture et à la journée, il y avait moins de 200 km. C'est vrai que c'était quelque chose et je me suis alors pensé, il faut y retourner, à moto bien sûr.

Et puis les années passent si vite, le mariage et les occupations professionnelles, bref fin 1972, ça devait être un samedi soir au comptoir du bal de l'Union, à Maîche, sur le plateau et autour de verres de rouge "limé" à 50 centimes que l'on a commencé à parler des Éléphants, avec les copains. Il faut dire que les comptes rendus dans Moto Revue étaient très sympathiques et donnaient envie d'y aller. Et puis une concentration comme celle-là, ça pose son Motard, on va certainement y rencontrer plein de gens intéressants et voir des belles motos.

Seulement ça se passe à Nürburg, en Allemagne et à 450 km de chez nous. Et aussi, la concentration a lieu en hiver, le premier week-end de la nouvelle année.

Bah, tout compte fait, il n'y a pas encore si longtemps qu'on allait au Collège à mob puis même à moto ; en ces temps-là, moins dix degrés n'étaient pas rares à la mi-décembre, sans parler des petits

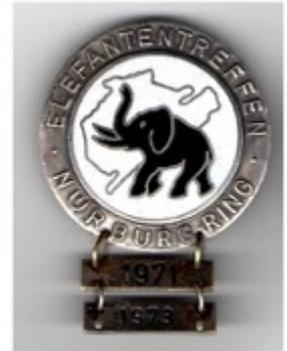


**Répétition, deux semaines avant le grand départ. Il fallait quand même bien tester les pilotes et surtout les machines.**

**Le copain de droite n'a pas pu venir, il m'a prêté la TERROT qui fut dételée du side**

la Manx. Le calcul de la plus-value est donc facile. Mais devant mon désarroi, un copain

**Une petite pause, en arrivant en Allemagne, non pas pour laisser refroidir les motos, là ça allait, mais pour réchauffer les pilotes**



**Les médailles que l'on pouvait se procurer dans les concentrations étaient à la mode dans les années 70. Les vrais, les purs et durs en avaient bien plus qu'un général de Napoléon.**

coups de moins vingt en février de temps en temps. Sûrement bien plus tard dans la soirée, il fut donc décidé de faire cette balade. Jean avait sa 500 BSA avec le side Steib, l'équipage idéal en hiver sur des routes verglacées. De mon côté, pas la même histoire, je n'ai plus de moto à ce moment ; j'ai vendu la 500 BSA de 54, moteur entièrement refait, réservoir et selle maison en polyester, couleur bleu pour 2500 F. Les temps ont bien changé. Et avec cette somme, j'ai acheté



accepte de me prêter une Terrot 350 HD de 52, "presque neuve", en tout cas apparemment en bon état de fonctionnement.

Et c'est parti, l'équipe s'organise. Jacky sera le passager du side et surtout, les dames, Arlette et Éliane seront du voyage avec la 404 Peugeot, il ne faut quand même pas tenter le divorce, surtout juste après le mariage.

Ces dames assureront très efficacement les tâches du soutien psychologique nécessaire, d'assistance technique avec le transport de la grosse caisse à outils et des divers boulons et pièces de rechange, mais aussi et surtout la mise à disposition de quelques thermos contenant une boisson revitalisante et surtout chaude ainsi que la fameuse bouteille de Cognac. Incroyable, mais il en restera et la bouteille en question reviendra à la maison seulement à moitié vide.

Après une bonne préparation mécanique des destriers, ce sera donc parti un samedi matin "à la fraîche", c'est le cas de le dire. Le temps est de saison, pas bien chaud et couvert. Nous aurons de la neige par endroits et les routes étant pleines de sel, les chromes et autres pièces en aluminium auront bien du mal de s'en remettre.



**Un arrêt pendant le voyage aller ; pas encore de neige mais un ciel très bas**



**L'embrayage de la BSA avait sûrement du mal de passer tous les chevaux, surtout avec le side**

Jacky, le passager du side, aura le droit de faire des séjours régénérateurs dans la 404 dans la mesure où l'on pouvait l'extraire du side. Le voyage se passe sans trop d'encombres, seul l'embrayage de la BSA se sera fait remarquer et Jean a certainement voulu figoler en bricolant la tension des ressorts mais après cette intervention, ce sera reparti pour des milliers de kilomètres.



**Beaucoup de monde, beaucoup de belles motos  
Éliane garde le casque, à cause des oreilles**



**La seconde guerre n'est pas si loin ; une ZUNDAPP type Russie avec son side-car**

Nous sommes donc arrivés à bon port, et après un petit tour sur le "terrain", ce sera une nuit d'hôtel à Wittlich et non sous la tente, sûrement à cause des dames... puisqu'il faut tout dire.



**Surtout quand on roule en 350 TERROT, on repère la VINCENT des courageux anglais**



**Cette fois-ci, une toute belle VINNOR. Le pilote a bien dû s'amuser sur la neige**

Le dimanche matin, on est sur place, après une bonne nuit réparatrice et réchauffante. Effectivement, c'est une grosse concentré. Il y a beaucoup de monde, plein de motos avec une bonne partie de side-cars. Certains ont passé la nuit sur place et sous la tente, heureusement qu'ils ont pu utiliser des moyens efficaces et liquides pour se réchauffer, sans parler des feux de camp. Il y avait bien sûr beaucoup de motos "modernes" à cette époque mais aussi pas mal de plus anciennes, voire vieilles.



**Les attelages sont nombreux, c'était la configuration idéale pour ce genre de manif**



**Il doit s'agir d'une TERROT type RGST. Le cylindre est vers le bas à droite**

On trouvait également bon nombre de bizzas, souvent très bien réalisés. Ça bricolait sec, dans ce temps-là. Et ça devait être bien moins compliqué du côté de la réglementation.



**L'un de ces fameux BIZZAS, moteur trois cylindres 2 temps DKW, partie cycle ZUNDAPP ?**



**Une vue partielle de la réunion, le soleil avait fait une apparition très appréciée**



**Des p'tits jeunes avec un side bricolé autour d'une 125**



**On a pu faire un tour sur le Ring ; Jean m'a confié sa BSA, Éliane était dans le panier**

Dimanche en début d'après-midi, il a fallu penser à rentrer. La route nous a semblé moins longue qu'à l'aller, peut-être à cause des occupations mécaniques. Il faut dire également que le temps était plus clément, on a même eu du soleil, ça fait du bien.

Si la TERROT ne s'est pas fait remarquer par son embrayage, ce sera du côté du joint de culasse que ça s'est passé. Elle s'est mise à souffler du côté de l'échappement, mais ce n'était pas l'échappement. En démontant la culasse (facile sur un latéral, le plus long est de déposer le réservoir), un goujon était cassé à ras du filetage, heureusement côté supérieur. En plus, le moignon n'était pas bloqué et s'est dévissé assez facilement. Par contre, le joint de culasse était en triste état. Heureusement, sûrement à cause d'un resserrage lors de la préparation du départ, j'avais commencé de fabriquer un nouveau joint en Reinz. J'avais préparé seulement les trous à l'emporte-pièce pour les goujons et au cas où, et il fallait découper les contours. J'ai pensé à apporter une petite cisaille et le nouveau joint fut facile à terminer. Un boulon de 10, fileté sur toute sa longueur, et un écrou remplacèrent le goujon cassé. Et on a pu rentrer ainsi sans encombre, quand il sent l'écurie, le canasson va de plus en plus vite.



**On a du mal, quand on ne l'a pas vécu, d'imaginer la concentration que nécessite la découpe d'un joint de culasse.**



**Les triporteurs sont bien chargés. Sacoches, porte bagages et même les tentes sur les garde-boues avant.**



**Les deux "tri" Peugeot. Le side de Jean va demander un bon nettoyage.**

Sur la route du retour, nous avons trouvé des jeunes en...Triporteur Peugeot.

Et un "tri" Peugeot, sur le plat et sans vent, quand ça roule à 50...

Mais ce n'était pas du jeu, ils avaient presque une "clim". Les deux équipages étaient équipés d'une protection en plastique transparent qui allait de l'arrière de la caisse jusqu'au porte-bagages, derrière le pilote. C'était un accessoire d'époque et le pilote était à l'abri quand il pleuvait. En plus, les côtés de la caisse étaient fermés et il y avait même un toit. Le comble, c'est qu'à l'intérieur, il y avait un chauffage du genre Camping Gaz (on le voit posé sur le toit). Ils étaient deux par triporteur et se relayaient entre le poste de pilotage et le salon chauffé. Ils étaient d'Audincourt, près de chez nous et je ne les ai jamais revus.

Un tel périple, ça fait des souvenirs, la preuve on en parle encore aujourd'hui à la maison.

## Amélioration du confort - Barres de selle

*Par Dany*

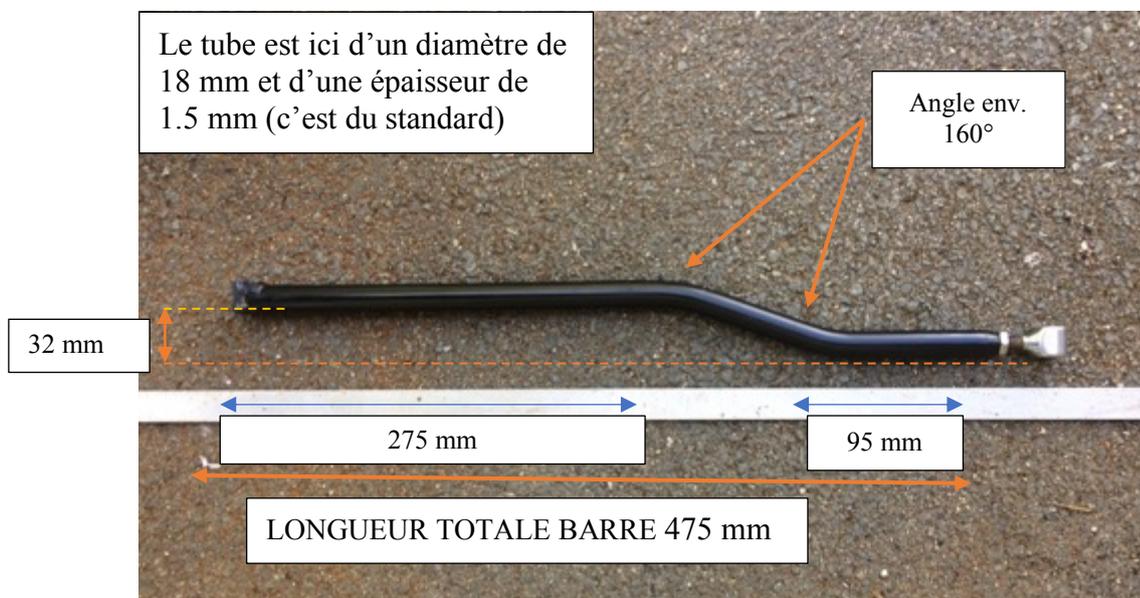
Avant-guerre, la plupart des cadres étaient encore rigides, donc le cantilever des Vincent c'était le nec plus ultra à cette époque. Surtout pour les passagers, encore parfois assis sur un pouf posé à même le garde-boue. L'amortissement n'était alors assuré que par les quelques maigres centimètres de mousse (voire de crin de cheval) déjà bien compressés par le simple poids du passager !

Mais, la course des suspensions des Vincent n'est plus dans les standards d'aujourd'hui, même si des ressorts modifiés (Pettiford, Thornton, etc.) et des améliorations récentes (Koni, puis Ikon etc.) de l'amortisseur arrière (monté normalement à partir de la Série C) ont amélioré les choses, au détriment d'une hauteur de selle un peu plus élevée, ce qui pose parfois problème aux plus courts en jambes d'entre nous.

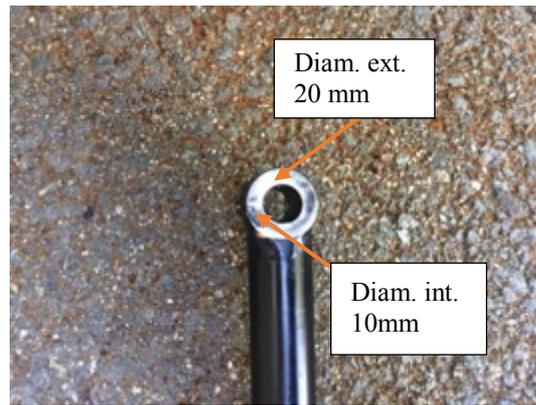
Un autre problème et qui concerne plus particulièrement le passager : le fait que le pivot se situant à l'avant de la selle, le battement à l'arrière est donc plus important. En plus la selle est fixée sur le bras oscillant par l'intermédiaire des *seat stays* Ref. FT94AS, les coups de raquette sont donc particulièrement destinés aux postérieurs des passagers, sans parler des genoux qui « pédalent dans la choucroute » car les repose-pieds eux sont fixes !

Une amélioration facile, peu coûteuse et entièrement réversible, est le montage de barres sous la selle en remplacement des *seat stays*. Elle implique juste le perçage éventuel d'un trou sur la platine repose-pieds.

Voici un plan des barres que j'utilise pour ceux qui voudraient prolonger les balades avec leur passager(e) préféré(e). Elles remplacent purement et simplement les *seat stays* qui peuvent donc être remis si l'état d'origine l'exige.



Pour info, la partie entre les 2 angles mesure environ 95 mm. Ce n'est pas crucial. Par contre le déport de 32 mm est à respecter pour avoir des barres qui tombent « juste ».



Extrémité du bas : la bague a une longueur de 20 mm.

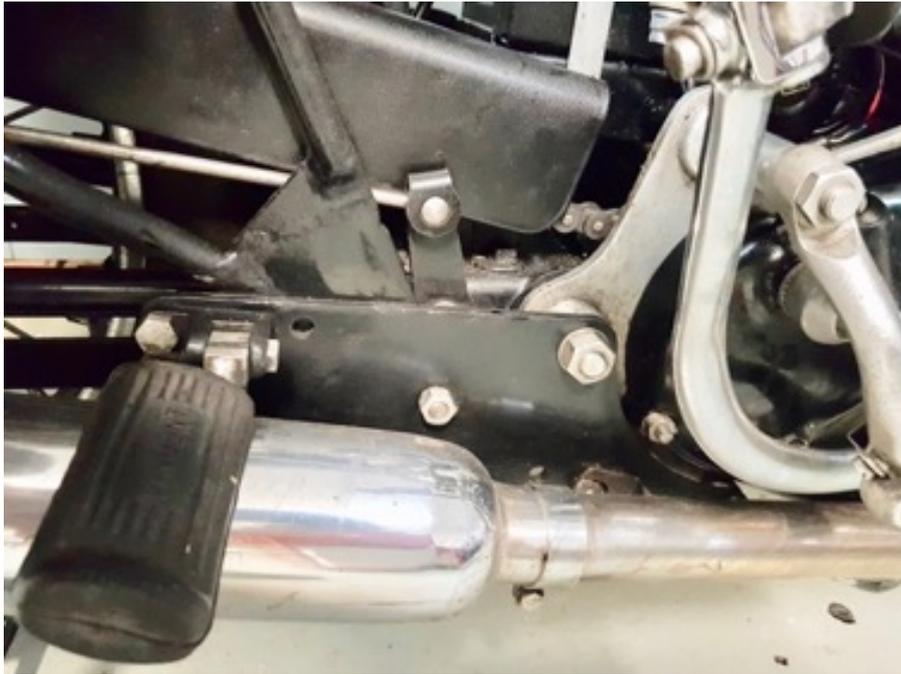


Extrémité du haut : fabriquer et souder (ou braser) un insert fileté BSF 5/16 pour recevoir la douille de selle Ref FT111 et son écrou Ref 558.



Il ne s'agit pas de la même moto, mais on voit bien la différence sous la selle. Le mouvement de balancier à l'arrière de la selle disparaît et la distance repose-pieds est dorénavant fixe.

La Black Shadow ici représentée possède une béquille Hills, mais on peut parfaitement l'adapter aux platines d'origine.



Pour éviter de percer la platine arrière, certains ont réalisé ces barres avec en partie basse, un plat en remplacement de la bague illustrée dans cet article. Ce plat percé à son extrémité vient se fixer à un boulon existant sur la platine (par l'arrière de préférence, pour encore plus de discrétion). Voici un exemple qui illustre le principe, bien qu'ici il s'agisse des barres d'un porte-bagages, lequel fait office de barre de selle. On voit bien ci-dessous le *seat stay* resté en place mais inefficace.



*Photos Georges Remillieux*

## L'autre B Black Shadow « française » - Première partie : le rêve

*Par Bertrand Delaunay*

Chers amis,

C'est un grand plaisir de rejoindre la section française du Vincent H.R.D. Owners' Club et, je l'espère, de faire votre connaissance prochaine, en personne, accompagnés des motos que nous aimons tant. Lors de mon adhésion au printemps 2020, Catherine, Dany et Jean m'ont très gentiment et très chaleureusement ouvert les portes du club et j'ai proposé de retracer l'acquisition de ma Vincent, auprès de Godet Motorcycles, en forme de présentation. Les derniers numéros du Loup-Garreau électronique relatifs à la mystérieuse affaire des B Black Shadow « françaises » m'ont incité à finir les quelques lignes que j'avais commencées à écrire.

J'ai grandi à Nice en face de la concession Norton, mais, dès mon enfance, un des proches amis de mon père avait deux mots à la bouche lorsqu'il s'agissait de moto : « 1000 Vincent » et « *Tourist Trophy* ». Ces deux termes sont restés un peu énigmatiques pour moi jusqu'à la trentaine et le fait que je ne trouve pas dans la production contemporaine une moto qui me fasse vraiment envie. Mes lectures m'ont alors orienté vers l'histoire de la moto et, immanquablement, vers les Vincent. Peu de temps après, j'avais identifié Patrick Godet comme un spécialiste et l'avais appelé pour comprendre de quel budget on parlait. Sans surprise, je n'étais pas du tout prêt. Patrick m'a proposé de venir voir les motos à l'atelier mais je ne voulais pas lui faire perdre de temps. Il a fallu attendre une dizaine d'années pour que je rappelle Patrick et vienne à Malaunay où je suis tombé à la renverse... Choix cornélien entre une Vincent ou une Egli. J'ai finalement opté pour une Vincent. Nous étions en avril 2011.

Patrick s'est mis en quête d'une moto à restaurer mais plusieurs mois passaient et rien à l'horizon. C'est là qu'un de mes amis (Bertrand Bussillet, rédacteur en chef du magazine Café Racer) m'a donné les coordonnées d'Hervé Hamon en me disant qu'il connaissait également très bien les Vincent et pourrait probablement m'aider à trouver une moto. Rien n'a émergé de concret pendant plus d'un an, ni avec Patrick (dont je faisais progressivement la connaissance), ni avec Hervé (qui a été très sympathique, pédagogue et aussi aidant que possible avec moi). Patrick m'avait toutefois proposé en octobre 2011 une Black Shadow series D, en m'indiquant :

*« La Black Shadow series 'D' est extrêmement rare, 144 exemplaires seulement contre 1507 series 'C' Black Shadow. La 'D' non carénée a toujours eu les faveurs des grands voyageurs du club anglais car elle est vraiment très confortable et n'est pas sensible au vent latéral comme sa sœur carénée la Black Prince ». J'avais remercié Patrick et lui avait dit que je n'étais pas fan de l'esthétique de la D open et préférais rester focalisé sur une B ou C Shadow. Patrick m'avait alors répondu : « Il y a eu 71 'B' Shadow produites. C'est le modèle routier le plus recherché et là nous ne sommes plus dans les mêmes prix. Je n'en n'ai pas vu une aux enchères depuis des années et bien avant que les prix ne montent au ciel. Il y a eu plus de 1500 'C' Black Shadow et vous voyez déjà les prix atteints. Avec la 'B' Shadow nous entrons dans un autre monde. » Je persiste à penser que l'œil s'habitue au style des 'D' carénées ou non, l'ensemble de leurs qualités compense largement la différence de style. C'est vrai que c'est la Vincent des initiés aux Vincent. Je continue ma quête.*

Puis, silence radio. Une C Shadow se profilait peut-être à terme auprès d'une connaissance d'Hervé mais il n'y avait pas de certitude.

Le 31 août 2012, ouragan sur l'eau plate. Patrick m'appelle et me dit :

*« Je veux financer le développement de mon racer 500 et pour le faire je vais vendre ma propre moto : une B Shadow que je gardais depuis 30 ans, pour mes vieux jours. Je veux que la vente soit faite dans la semaine. Je suis déjà en contact avec un acheteur américain mais il voudrait voir la moto déjà restaurée avant de l'acheter. Or, elle a besoin d'une restauration complète. Soyons clairs,*

*je vends ma moto à faible prix à Godet Motorcycles pour que la société la revende en faisant une plus-value à ma place et qu'elle ait ainsi de la trésorerie pour le développement du moteur de course. »*

Une illustration de plus, s'il en fallait, de la passion de Patrick.

Patrick continue :

*« Je suis franc, je préférerais vendre la moto à l'acheteur américain qu'à vous car la vente sera sans TVA aux États-Unis, ce qui fera plus d'argent pour la société, mais je ne veux pas traîner à conclure la vente de ma 'B' Shadow. J'estime que ma réputation n'est plus à faire et je suis un peu vexé que l'on doute de mon travail. J'ai vendu des dizaines de machines dans le monde entier à la satisfaction de tous mes clients. »*

Je rassure Patrick sur le fait que j'ai bien compris qui il était et envoie tout de suite à Hervé les photos et informations que Patrick venait de me communiquer pour partager cette nouvelle avec lui. Hervé, dont vous savez probablement qu'il possède les registres des Établissements Garreau, identifie immédiatement la moto et me dit, « P..... ! je ne savais pas que Patrick avait cette machine, si tu peux, tout est limpide, vas-y ».

Voici quelques photos de la moto telle que Patrick la conservait depuis 1983, chez lui :



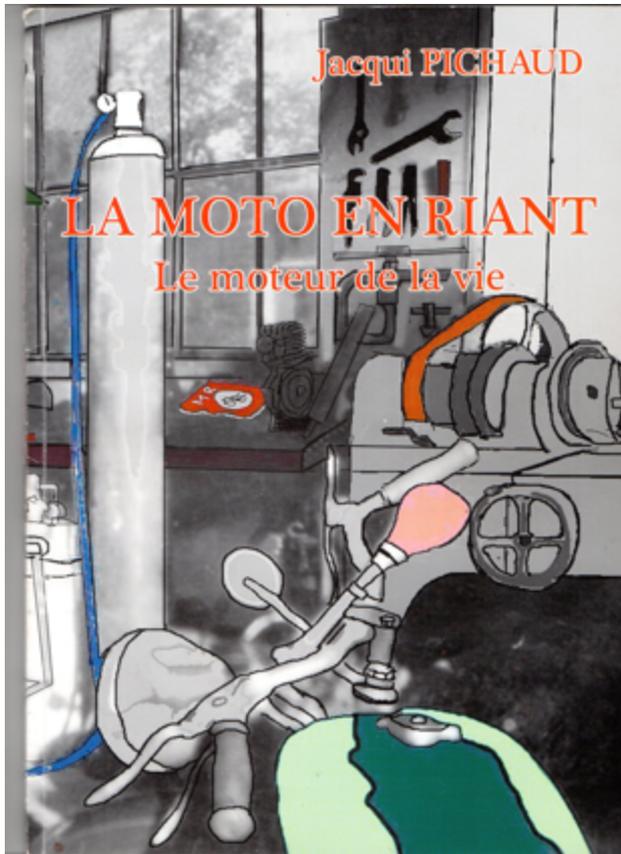
**Les fins observateurs auront noté la fourche Girdraulic, envie d'en savoir plus ?**

⇒ La suite de cette quête passionnante dans le LGE 014 !

## La Moto en Riant

*Par Jean Boulicot et Dany*

La moto en riant est le premier ouvrage de Jacqui Pichaud, un mécanicien, comme il le revendique lui-même, pour motos anciennes, dans le 84. Le personnage me fait penser à Jivaro, de par ses vastes connaissances et son côté truculent. Jean Boulicot a extrait quelques pages de son livre, hélas épuisé, que vous avez pages 15 à 17. Jacqui nous a autorisé à les passer dans le LGE



Salut Dany,  
Alors, la famille Foret était de la région parisienne.

André, celui qui a eu la série A avant-guerre était mécano chez Gordini.

Raymond son frangin qui a eu la Rapide, était homme à tout faire à la SNCF, après avoir été apprenti chez Kellner, le carrossier. Sa femme, Lélia, avait un atelier de haute couture avenue de l'Opéra...et était aussi passionnée de voyages à motos que les deux autres.

Ils s'étaient retirés à Meschers, à côté de Royan où mes parents ont monté une baraque.

Sur le blog de FM Dumas, il y a un petit article sur mon dernier avatar...

Voui, une Velocette c'est une demi Vincent ...qui

tient bien la route comme je le disais pour taquiner Jean Lalan.

Je peux t'envoyer des copies de quelques pages pour donner envie (ou faire fuir) les clients...

Il reste à Jacqui un deuxième ouvrage : la mécanique en riant, que je me suis procuré auprès de lui. Ce livre est encore disponible au prix de 12 € pour le club + port 8,70 €. Prix normal 15 €.

Jacqui propose aussi de les vendre à 10 € pour peu qu'on en prenne quelques kg car le port revient alors bien moins cher. Honnêtement, je pense que ça peut intéresser les vincentistes curieux, mais plus encore les Velocettistes.

Jacqui y raconte, avec détails, entre autres la vie de ses copains, l'un essayeur chez Renault, mais surtout un autre chez Velocette ou un certain Clive Wilkinson y est resté des décennies, avant d'aller en autre chez Hesketh. Le grand manque de moyens de Velocette après les années 60 est expliqué sur une dizaine de pages. Certaines informations sont assez extraordinaires.

De nombreuses cartes postales complètent le bouquin et aussi les voyages de Jacqui dont un avec un cyclo Peugeot, jusqu'en Tchécoslovaquie (on est en 72 !).

Selon Jacqui, dans son deuxième livre, il y a une petite erreur : Peter Goodman (Patron de Velocette) a arrêté de courir après son accident lors du grand prix de Strasbourg et non pas en Belgique. Le reste sent le vécu !

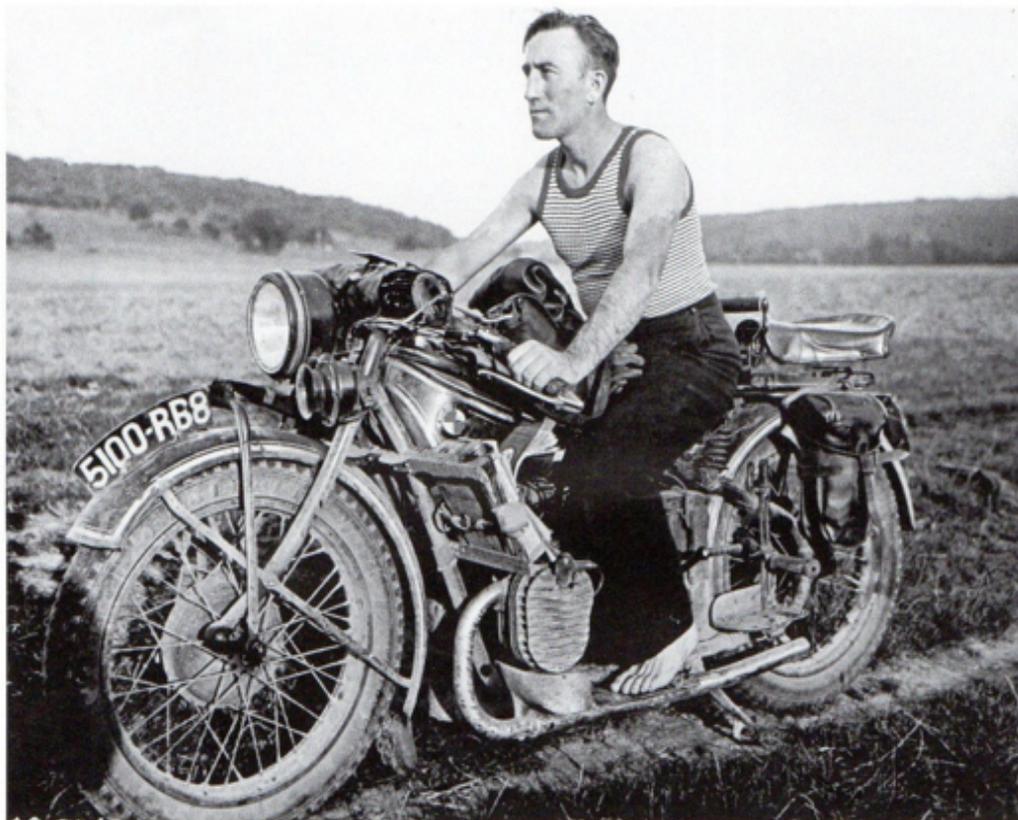
Envie de passer un bon moment ? => [jacky\\_pichaud@wanadoo.fr](mailto:jacky_pichaud@wanadoo.fr)

## La famille FORET.

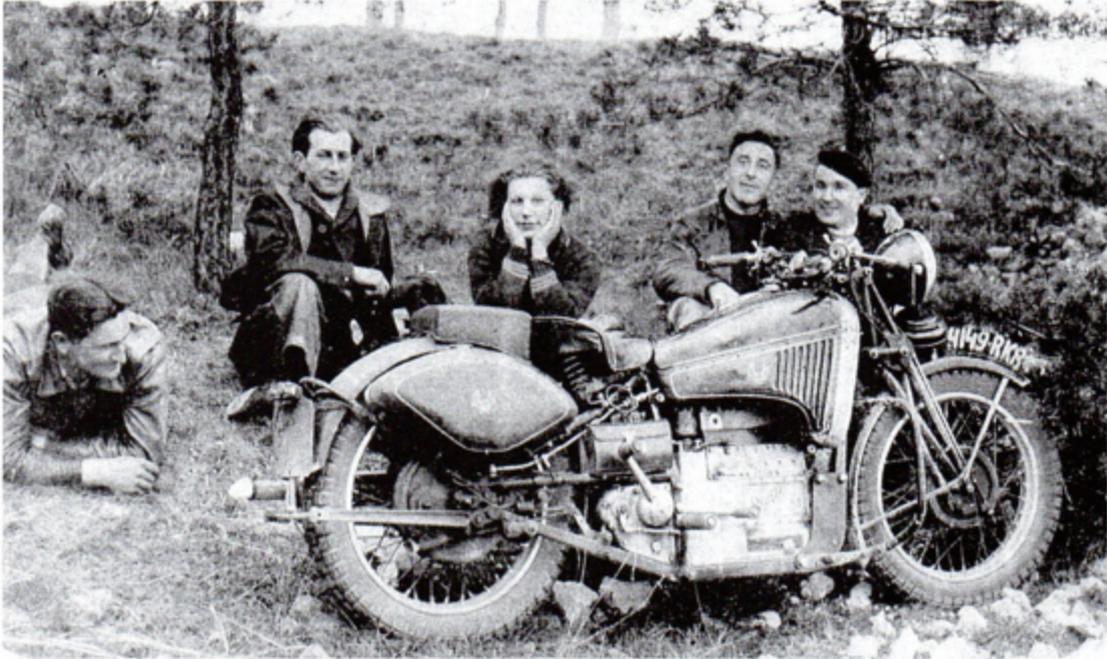
Je connus, tout à fait par hasard et par l'intermédiaire de mes parents, un couple de sympathiques retraités parisiens passionnés de motos modernes. Raymond FORET aurait bien aimé promener sa femme Lélia avec une BMW K 100, mais, ses forces commençant à décliner, avait dû se contenter d'un scooter Peugeot. Il avait commencé à faire de la moto dans les années trente, avec son frère André qui devint plus tard mécanicien chez Simca Gordini. A eux deux, ils ont eu pratiquement toutes les motos les plus performantes de leur temps. Raymond roula en Velocette KTT, puis en BMW, son frère acheta une 1000 Vincent série A (seulement une ou deux ont été importées !). Ils étaient des touristes impénitents et voyagèrent toute leur vie.



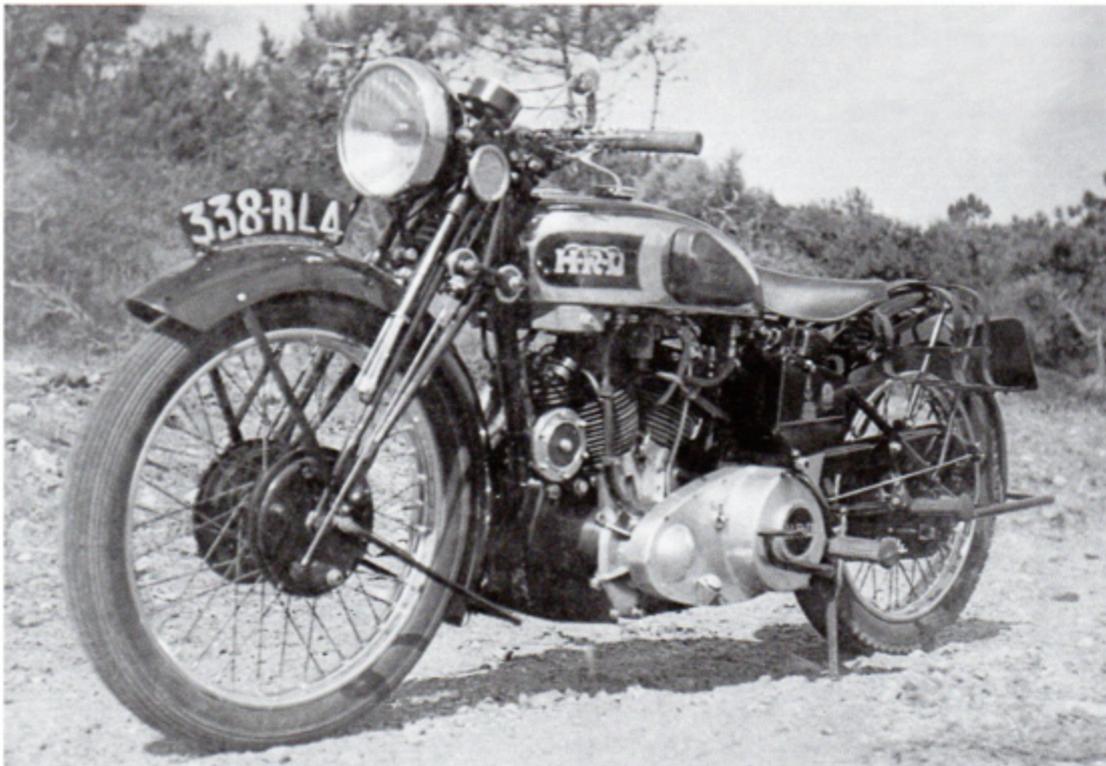
*Périple au milieu des années trente en Velocette KTT.*



*Avec cette BMW ils firent beaucoup de kilomètres en solo et en side.*

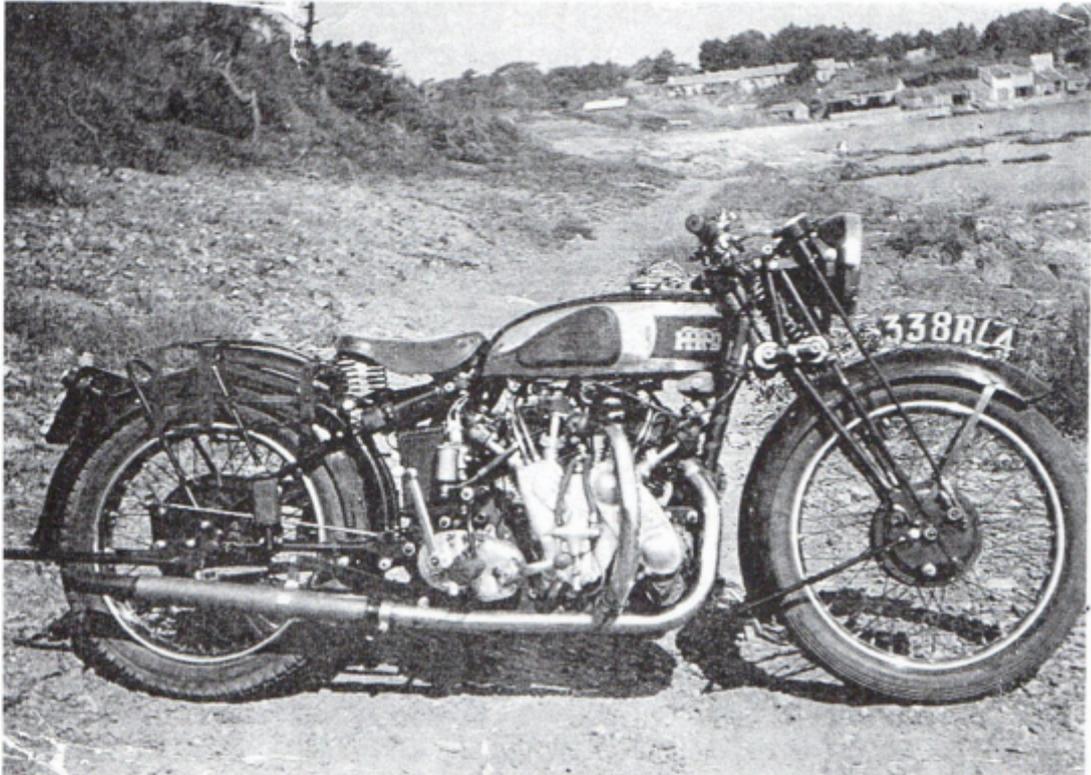


*La rarissime 1 000 Scott d'un ami. C'est une 3 cylindres deux temps, probablement unique en France. Huit exemplaires en auraient été fabriqués.*

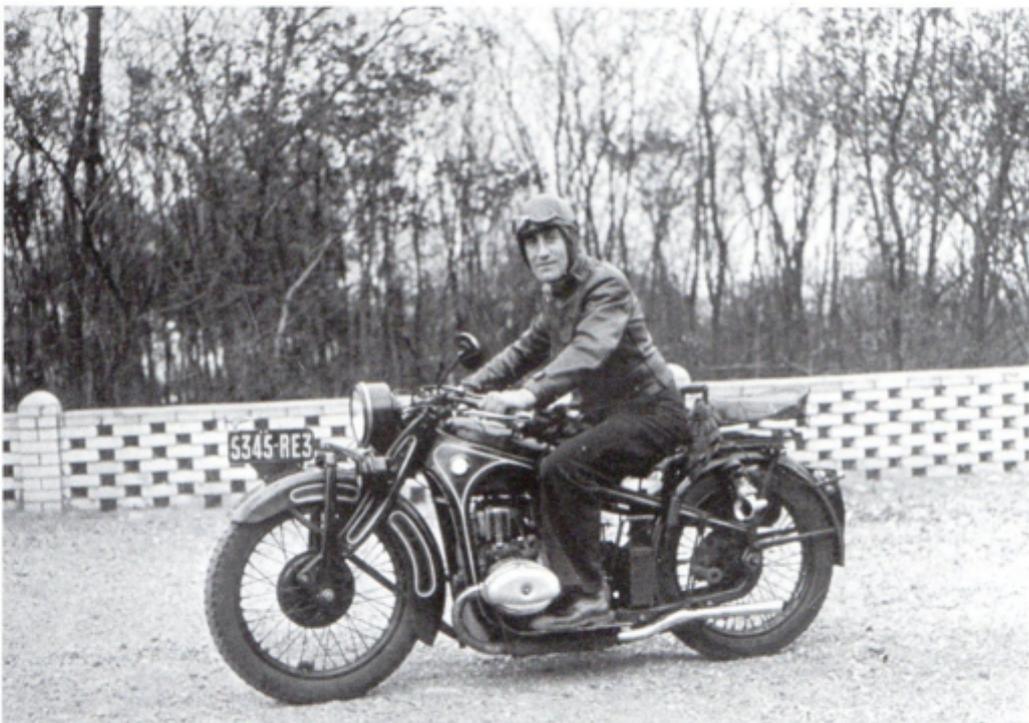


*Vincent série A (Photos Mme PLANTELIN).*

**Ce n'est pas l'immatriculation de la rapide A en photo dans le LG N°37 (papier) : un lecteur curieux pourra-t-il nous en dire plus ?**



*Deux vues de la rarissime 1000 Vincent série A d'André FORET. L'embrayage avait dû être transformé par GARRAUD, l'importateur : incapable de transmettre l'importante puissance du moteur il patinait en permanence. Le surnom que lui avaient donné les Anglais de "cauchemar du plombier" n'était pas usurpé : il y a des tuyaux partout.*

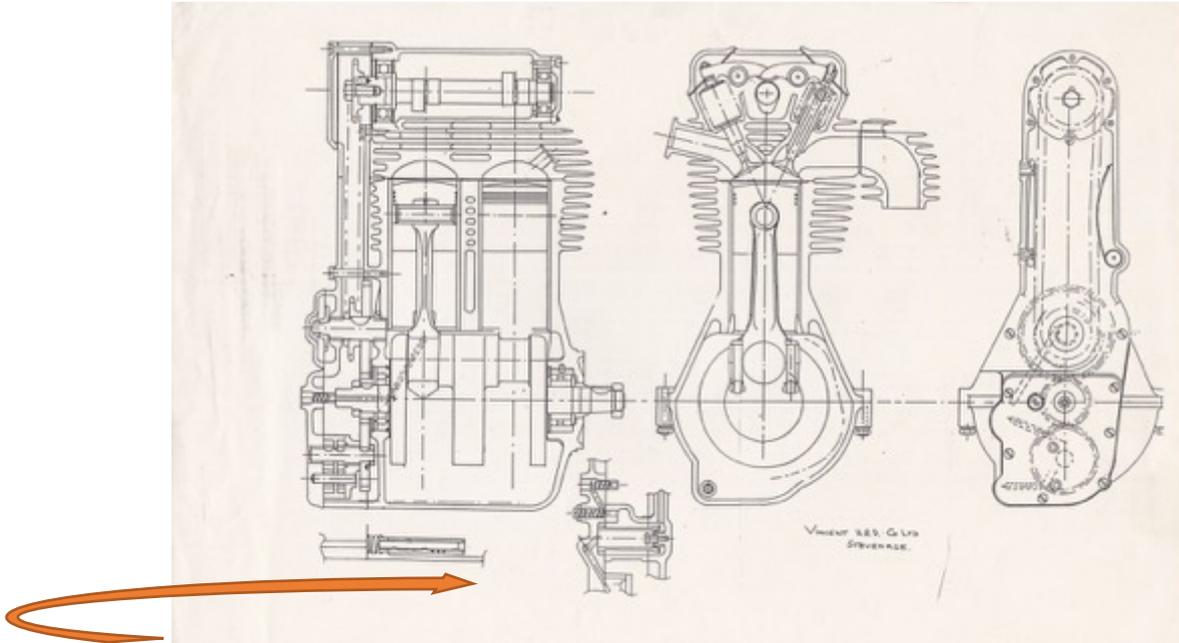


*Raymond sur une rareté de chez BMW. Importée au compte gouttes en France, elle y était vendue à prix d'or (Photos Mme PLANTELIN).*

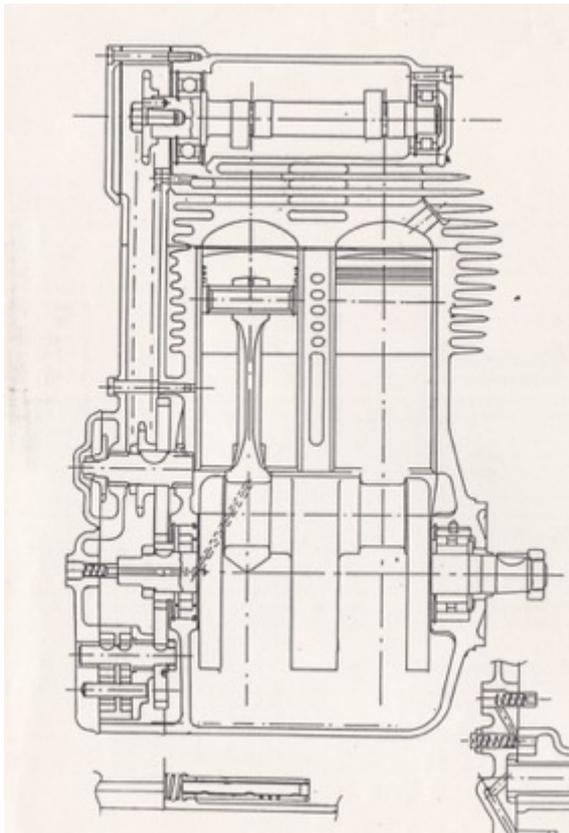
## Deux moteurs Vincent inconnus ou méconnus (suite)

*Par Alain Grare*

Tous les lecteurs du Loup-Garreau ont bien vu le piège qui leur était tendu dans le numéro 12... et aucun ne s'y est laissé prendre ! La preuve ? Personne n'a répondu à la question...



En effet, comme vous l'aviez tous reconnu, il s'agissait d'un extrait des dessins suivants :



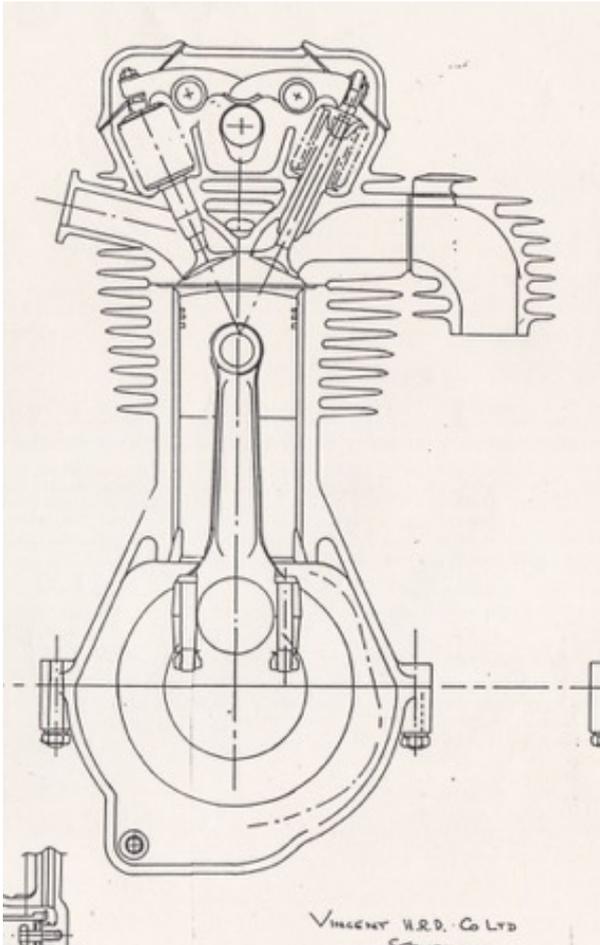
Car, bien sûr, tous les membres du VOCF connaissent ce dessin d'un *vertical Twin* à arbre à cames en tête...

...issu des bureaux d'études Vincent...

Plus sérieusement, ce dessin est étonnant. Comment le dater ? À qui en attribuer la réalisation ?

Visiblement ce moteur est assez paradoxal :

Il s'agit effectivement d'un *vertical Twin*. Si cette disposition avait été tentée depuis longtemps, elle ne fut quand même popularisée qu'à la fin des années trente par monsieur Turner de chez Triumph.



Le lecteur du Loup-Garreau pourra noter à la vue de ce moteur des dispositions quelque peu paradoxales.

Bien sûr, il s'agit d'un « *vertical twin* », bien sûr, il s'agit d'un moteur à arbre à cames en tête.

Du point de vue de l'originalité, nous pouvons noter le plan de joint horizontal du carter moteur...

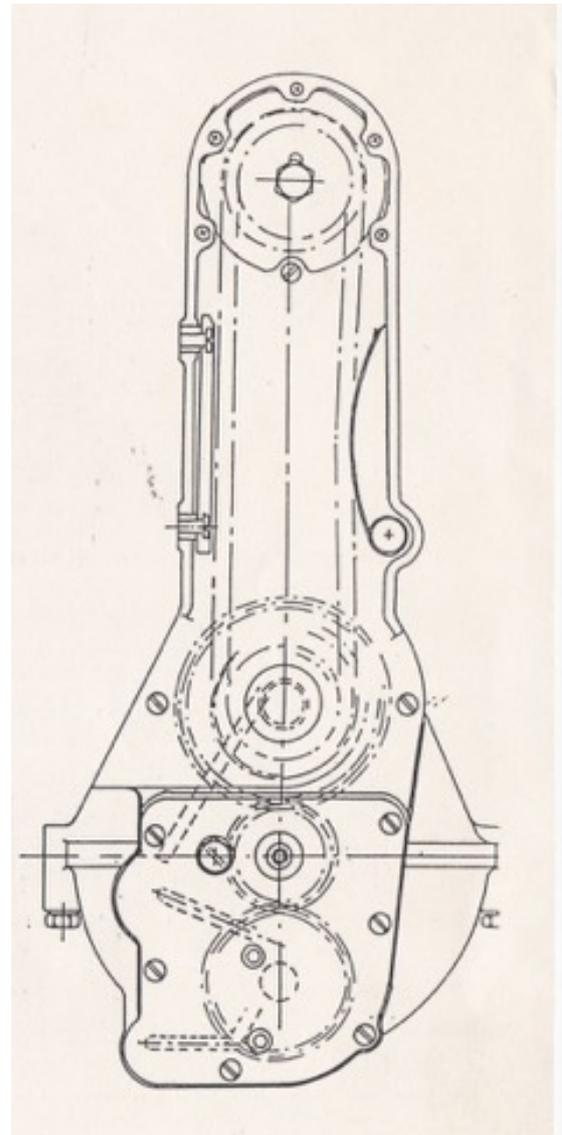
Nous pouvons également remarquer que, contrairement aux moteurs réalisés depuis le début (1934), ce twin ne dispose pas de dispositif d'attaque des soupapes par le milieu. Bien sûr, l'absence de poussoirs propre à l'arbre à came en tête peut justifier l'absence de cette astuce.

En revanche, nous serons plus surpris par le choix d'un vilebrequin portant sur deux paliers.

Un autre point d'interrogation est le choix d'un moteur plutôt « longue course » dont les cylindres ne sont pas noyés dans le carter... mais s'agit-il de cylindres ? Il semblerait que ceux-ci viennent de fonderie avec le carter moteur supérieur...

...mais quelqu'un voit-il comment est fixée la culasse ? Elle semble être séparée des cylindres mais il n'y a trace de fixation de celle-ci sur le bloc et un bloc borgne ne semble pas laisser la place aux soupapes pour être rapportées de l'intérieur...

Et bien sûr, nul ne sait (même pas Alain qui a été longtemps interrogé par le F.B.I) qui a dessiné ce moteur, ni quand, ni dans quel but...



## 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 **ANNULE**

Il est donc prévu une Assemblée Générale du VOCF, par Skype pour le Bureau et par courriels pour les adhérents, avant cette date.

#### **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 et envies de chacun.

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](mailto:dany.vincent@wanadoo.fr) ou 06 07 85 93 33

#### **16 AU 18 JUILLET 2021** : 45<sup>ème</sup> Rallye du VOCF à Bourbon-l'Archambault.

Contact : Dominique Malcor. 06 62 57 26 35, [ateliermalcor@aol.com](mailto:ateliermalcor@aol.com)

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

**SEPTEMBRE 3/4/5** : rallye VOC/VCF (Velocette Club de France), Tourville-sur-Pont-Audemer

CONTACT : [pirot.jean@orange.fr](mailto:pirot.jean@orange.fr) ou 06 81 53 09 86

**SEPTEMBRE** : après de longues semaines de couvre-feu et de confinement, venez vous ressourcer... qu'on se le dise !!!

Projet de balades touristiques dans les Pyrénées Ariégeoises,

À Vincent et dérivés, deuxième quinzaine de Septembre (après le Tour de France à Moto Anciennes, et Moto Légende).

Le nombre de motos sera limité (- de 10).

- Long WE de 3/4 jours (4/5 nuits), balades journalières (maxi 200 km), découverte de la Haute Ariège et de ses environs, depuis un petit village au-dessus de Ax-les-Thermes qui servira de base. Couchage au chalet (4 ou 5 x 2 pers.) et en gîte, si nécessaire, repas du soir et pdj au chalet (frais à partager). Possibilité de camper dans les environs.

- Extension de 3/4 jours, en itinérance, départ d'Ax-les-Thermes (et éventuel retour), boucle sur et vers quelques cols mythiques des Hautes-Pyrénées et Haute-Garonne. Couchage à l'hôtel ou en gîte selon les possibilités du moment.

Y a-t-il des personnes intéressées ? Éventuellement partage d'une voiture avec remorque, ou un fourgon, pour bagages, et au cas où...

Contact : [didier.camp31@gmail.com](mailto:didier.camp31@gmail.com) ou 06 52 89 84 57.

Le programme, les dates, les détails, seront affinés, en fonction du nombre d'intéressé(e)s.

## 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 concernant les Vincent uniquement, elle ne sera diffusée que sur un seul numéro.

- **LE LOUP-GARREAU N°36 exclusivement dédié à Patrick Godet** est 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 - [crperso@yahoo.fr](mailto:crperso@yahoo.fr)

- **COUTEAUX THIERS « VINCENT » CONÇUS PAR PIERRE MAUBERT.**  
Inox **220 €** pour les adhérents du VOCF  
Damassé : **470 €** pour les adhérents.  
Étui : **20 €**  
Pour les NON-adhérents **250 € / 500 € / 25 €**  
Bon de commande dans le LGE 09 ou le demander à : [pirot.jean@orange.fr](mailto:pirot.jean@orange.fr)

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



- **PHILIPPE GUIJARRO vend :**  
- 1 porte-bagages Craven origine, repeint : **90 €**  
  
- 1 réservoir Egli alu, bon état : **180 €** (à gauche ci-dessous).

Plus d'infos ?

[p.guijarro@orange.fr](mailto:p.guijarro@orange.fr) 06 12 59 17 95



- **FRANÇOIS GROSSET vend** : [pontricoul@gmail.com](mailto:pontricoul@gmail.com) ou 02 99 73 92 65

Frein avant Grimeca 4 cames, moyeu 36 rayons, 210 mm, complet, neuf, **600 €**

Magnéto Vincent twin à refaire, **150 €**

Magnéto Vincent twin, bonne étincelle, **200 €**

Magnéto Vincent twin, reconditionnée, **350 €**

Avance auto Vincent, très bon état, **100 €**

Avance auto Vincent, bon état, **70 €**

Avance auto Vincent à revoir, **30 €**

Cylindre(s) série BCD, à réalésier, **100 €**

Pour déco ou trophées, cylindres avec et sans chemises

1 seau de soupapes et de *big idler timing gears*.

Piston(s) Specialoid, neuf **80 €**

Platine(s) de sélection/kick (G50 sur le *parts list*) Bon état, **30 €**

Diverses pièces de sélection et de kick (pas de pédales de kick ni de sélecteur)

Platine(s) de frein **40 €** sans mâchoires ni cam

Diverses pièces de boîte *Burman* pour Comet

Arbre primaire *Burman* pour Ariel Sq4

Jantes 40 trous pour Vincent à rechromer

- **FRANCIS BLIN recherche** :

une 1000 Vincent série C bon état, *matching numbers*, historique connu, de préférence sur Rhône-Alpes. Avec tous mes remerciements

contact : 04 78 47 16 09, [francisblin@hotmail.fr](mailto:francisblin@hotmail.fr)

- **ÉRIC LECHAT VEND** :

- une paire de freins « *lightning replica* ». Peinture et garnitures neuves. Prix **400 €**.

[eric.lechat44@orange.fr](mailto:eric.lechat44@orange.fr), 06 22 63 34 07.



## Bonnes adresses

- 
**Godet Motorcycles** : Le Houlme, 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 repère 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, 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 Rallye*  
 Il fabrique et vend des pièces Vincent. Prix plutôt intéressants.

## Nouveaux membres VOCF

### Bienvenue à :

Guy Bouillon-Perron (France - 69)  
 Jean-Michel Rioux (France - 44) et sa compagne Catherine Mongin (France - 44)  
 Laurent Buray (France - 76)  
 Paul Coene (Belgique - Gand)  
 Claude Maréchal (France - 22)

## La Plume du Loup

**En 2009, Dany et Jean décident de créer un nouveau trophée** qui récompensera une contribution particulièrement bienvenue dans notre magazine. Les rédacteurs étaient rares et il fallait les encourager.

La première « Plume du Loup » fut remise à Samuel Grosset.

Depuis, cette récompense vint couronner les années suivantes : Alan Wright, Samil Saiarh, Alain Grare, François Grosset, François Chevalier, Frans Van Den Putten, le rédacteur inconnu et enfin Dominique Malcor.



Une réunion de bureau a eu lieu le 18 février et a récompensé :

**Colin Manning** (citoyen de sa Gracieuse Majesté) pour sa contribution au LGE, contribution envoyée dans un français et qui n'a nécessité aucune correction



### Ont contribué à ce numéro :

Jean Boulicot, Didier Camp, Bertrand Delaunnay, Alain Grare, Jean Pirot, Georges Remillieux, Catherine Remillieux-Rast, Rachel Theureaud, Dany Vincent.

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