

LE LOUP-GARREAU

18

Électronique



Les lascars de La Châtre; Hervé Sabassier est absent de la photo

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 :

Mot du Président	3
Comme la plume au vent...	4
C'est laquelle qui pousse le plus ?	7
Histoire de la réfection du <i>Saucepan Speedo</i>	11
Portraits de famille	16
La sacoche des villes et la sacoche des champs	22
Week-end à La Châtre	27
De la belle ouvrage !	30
Manifestations à venir	31
Petites Annonces	32
Bonnes adresses	34



Marc Bellon dans ses œuvres

Mot du Président

Chers amis sportifs,

Ce loup-Garreau a été préparé très en amont de sa parution, rallye oblige. L'édito est donc également préparé depuis assez longtemps.

La préparation du Loup-Garreau nécessite du temps et, en général, le suivant est déjà presque prêt lorsque le numéro en cours paraît.

Il faut savoir que la préparation est assez longue, prend du temps et, surtout dans le cas de Jean, fait appel à de nombreuses recherches bibliographiques.

Heureusement, il y a désormais de nombreux contributeurs et la rédaction les remercie : sans eux le Loup-Garreau ne pourrait pas paraître, ou tout du moins nous ne pourrions pas en assurer le rythme actuel.

Il n'empêche que cela correspond à chaque fois, pour la rédaction, à au moins l'équivalent de 3 jours pleins de travail. Ce pourquoi nous alternons les numéros entre nous : à Jean les numéros pairs, à moi les impairs (*qui a dit : « pas étonnant ! » ?*).

Puis, une fois la mise en page réalisée, nous nous l'échangeons entre Jean, Catherine et moi pour relecture, éviter les trucs indésirables et, surtout pour Catherine, traquer les fautes de grammaire, d'orthographe et de ponctuation. Ouille ! Elle en trouve...

L'enchaînement est donc plus ou moins le suivant :

- Fin de mois précédent : compilation articles, photos, PA
- Début de mois : le LG nouveau est prêt à 90%
- Vers le 10, les dernières modifications sont ajoutées (PA, édito, éventuellement actualités récentes, etc.)
- Vers le 15, le LG circule entre nous 3 pour les derniers ajustements, il n'est pratiquement plus possible de le modifier ce qui ferait recommencer le processus : pagination (on doit rester sur un nombre pair de pages pour ceux qui impriment), relecture, etc.
- Le 25, normalement et tant qu'on aura de la matière, il est envoyé.

Les PA par exemple doivent être envoyées très en amont, de même que les manifestations.

Je tenais à vous faire part de nos contraintes et aussi encore une fois à remercier tous les participants qui aident à créer cet organe de liaison vivant entre vincentistes.

Bonne lecture et au plaisir de se revoir au rallye ou ailleurs !

Dany



Comme la plume au vent...

Par Jean Boulicot

La sérendipité est un concept britannique. Tu cherches quelque chose et puis, paf, tu trouves autre chose... un truc aussi passionnant. Ici, Jean nous fait une démonstration de sérendipité...

Bonjour, les Jeunes.

Ça y est, Y r'pleut, non de bleu. On dirait que la pluie, elle, n'est jamais confinée.

En cherchant autre chose, je suis tombé sur des photos de 1972, je ne suis pas sûr d'en avoir déjà parlé...



C'était à Lignères en Suisse, un petit, tout petit, circuit, il fallait bien faire avec ce qu'il y avait à l'époque.



Le basset est équipé d'un moteur König, trois cylindres deux temps. Il est tout petit et vraiment léger, les deux gars se déplaçaient avec un break Citroën DS.



Ils levaient le side à deux et le posaient sur la galerie de la bagnole.



Je pense qu'en ce temps-là, il y a si longtemps, le camping-car n'avait pas encore été inventé.



Sur cette vue de l'intérieur de la Citroën (un modèle de la fin des années 60 avec le 2^{ème} tableau de bord) le lecteur remarquera la commande de vitesses hydraulique... Ce dispositif sur un break est rarissime, le Loup-Garreau ignorait même qu'il exista !

Il y avait aussi un autre "vrai" motard, il était venu avec un side BMW pas tout jeune (R51 ?, je n'y connais pas grand-chose en BM)...
...et la moto avec laquelle il courait était sur le plancher du side.



Dans tous les cas, c'était le bon vieux temps !



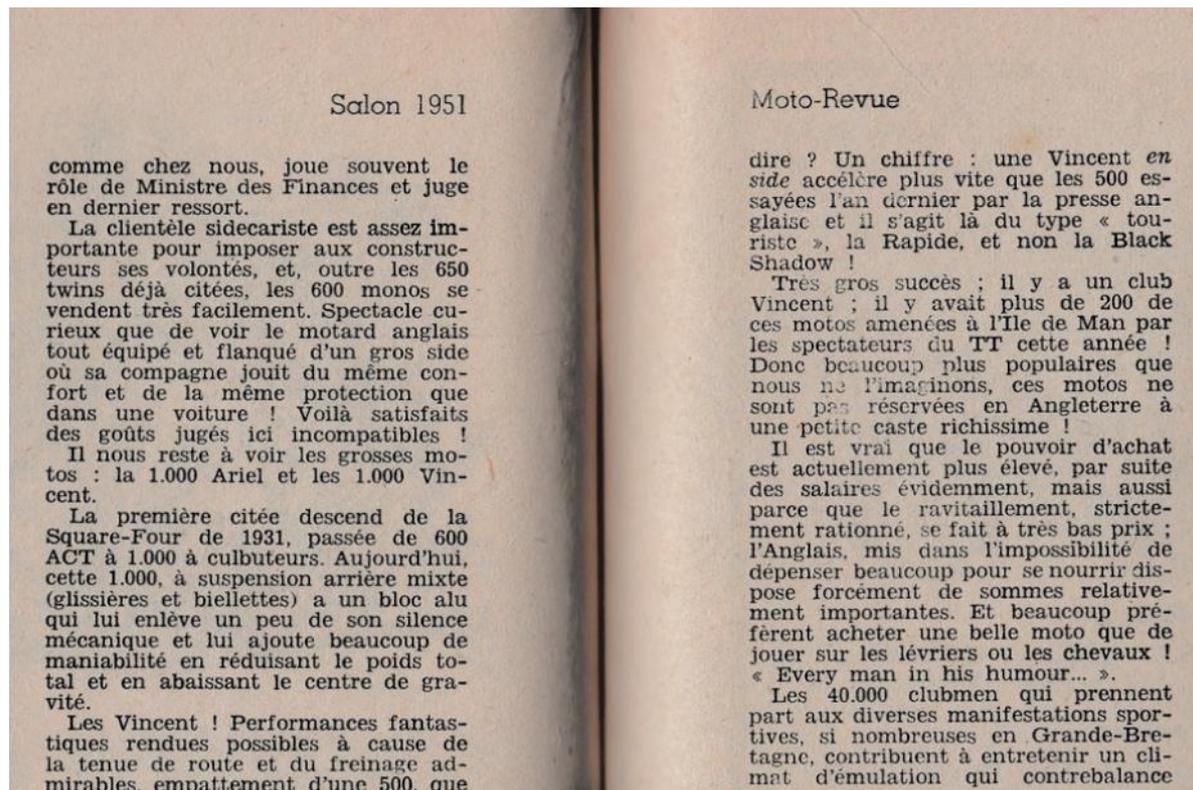
J'ai un peu cherché les noms K.Schweizer et T Haeni, pas grand-chose, ils étaient au TT en 1969, mais n'ont pas terminé. Je les avais revus à Boécourt, à la course de côte, toujours en Suisse et toujours en 1972; toujours le même matériel, le König et la DS. Mais ce coup-là, ça bricolait sec dans les paddocks.

C'est laquelle qui pousse le plus ?

Par Didier Camp et Paul Hamon

Récemment, Didier a envoyé au Loup des extraits de la Moto-Revue « spécial salon 1951 ». L'un des articles vante les performances de la 1000 Vincent qui attelée...

« Les amateurs de Vincent ne sont pas très nombreux, mais c'est avec joie, que nous leur confirmons qu'une 1000 Rapide attelée, ça accélère mieux qu'une 500 anglaise, cela va de soi ...



Et c'est Moto Revue, la revue du motard qui vous le dit !!!

Confirmant aussi une tenue de route fantastique, un freinage admirable... et la présence d'un Club de marque... déjà !!! En 1951... »

(Comme le fait remarquer Didier, il y a quelques remarques intéressantes si le lecteur veut comprendre comment la Vincent était perçue à l'époque de ce côté du Channel).

Dans ce même magazine, le tableau récapitulatif de la page 687 nous apprend en outre que la Vincent *Cornet* (sic) est équipée de pneus de 3 X 20 et suspension oscillante, que la 1000 bénéficie de la même suspension mais a des pneus de 350 X 19. Elle fait 45 CV est-il aussi précisé ; bien que nous soyons en 1951, il semblerait que la Black Shadow (présentée en 1949 dans Moto revue) soit oubliée...

Mais revenons aux performances de cette Rapide attelée. Lorsqu'il a lu ce passage de Moto-Revue, Jean s'est immédiatement rappelé deux choses.

D'une part, qu'un philosophe a dit que quand quelqu'un prend un ton péremptoire, on a tendance à croire plus facilement ce qu'il dit et...

...qu'il y a une trentaine d'année, un spécialiste de la Vincent lui avait dit de façon péremptoire qu'une Comet accélérât autant qu'une mille et que c'était écrit dans « les livres ».

Étonné de ce propos, Jean était quand même allé chercher dans « les livres ».

Pour ceux qui possèdent le petit livre de Bruce Main Smith « Vincent H.R.D. 1947 to 1955 », ce comparatif existe bien. Page 57, on apprend qu'une Comet couvre le 1/4 de mile, départ arrêté, en 16 secondes 1/2 et, page 54, qu'une Rapide ne fait pas mieux...

Toutefois, il est précisé que la Rapide est équipée d'un side-car *Blacknell Sherwood*. Ces mesures ayant été prises par la revue *Moto-Cycling*. Pour ceux qui veulent savoir à quoi ressemble un *Blacknell Sherwood*, le Loup-Garreau vous propose ce document :

34 MOTORCYCLING ROAD TESTS



The 998 c.c. Series C
**VINCENT
"RAPIDE"**
and
**BLACKNELL
"SHERWOOD"
SIDECAR**

An o.h.v. "Big Twin"
and Luxury Saloon
Sidecar Give Motor
Cycling's Testers Fresh
Ideas on Passenger
Machine Averages and
Maximums

(Above) Although it is a two-seater, the Blacknell "Sherwood" by no means dwarfs the machine to which it is attached.

WHAT is a reasonable cruising speed for a two-seater motor cycle? Fifty? Fifty-five, perhaps? Even a mile a minute if an over-500 c.c. motor is providing the power? Or what?

One Sunday evening Cyril Quantrell walked into the "local" back from carrying some coal. "Mac usual," said Bertal Osborne, "you're early!" "On the new Vinc," said Quantrell. "Oh," said Osborne. "Goes well," said Quantrell. "really good . . . know what?" "No," said Osborne. "Holds 75" with the family aboard." "Straight?" "Straight!" "Smooth" . . . and Bertal took such a gulp of his bitter that he nearly choked.

Two years ago Quantrell shocked a lot of poor speed men by hitching a "Rapide" to a two-seater "chair" in order to combine a holiday on wheels on the Continent with the urgent business of covering two "classic" race meetings in one week, and in the process became a Vincent fan.

At the time, almost everyone seemed to regard this high-performance big twin as essentially a solo mount, but the general motorcycling public has now decided that it is also an ideal machine for busy-duty sidecar work. There are to be seen nowadays a succession of "Rapides" sporting town-driving families to the seaside.

Major Cowley decided to test a Vincent in sidecar use and—because Blacknell Sidecars, Ltd., of Nottingham, have produced a range of chassis and bodies particularly adapted for use with a machine, such as the Vincent, with swinging arm rear suspension—a child-adult "Sherwood" saloon, mounted on the standard "belly" chassis, was specified to be hitched to a touring "Rapide," with displacement independent and "fat" tyres (3.50 ins. by 19 ins. front and 4.00 ins. by 18 ins. rear).

The outfit has been "on the strength" for six months now, during which time it has covered some 4,000 miles, and—unless calamity intervenes in the form of a telephone call from Sorrowage demanding its return—the "baronets" as it has come to be known, will be out again next weekend, on a duty trip, or taking a "five" member of the staff and his family on a pleasure run.

Bring no newcomer to the market, the "Rapide" needs only a brief description. Its massive 998 c.c. power-unit is nowadays the only British example of what is often described as "the sidecarist's ideal"—an o.h.v. two-cylinder "thousand." Its high-camber, short-pushed, layover valves the engine to run at a much higher r.p.m. than usual with this type and a highly efficient dry-sump lubrication system and the use of light alloy for the cylinders and heads overcome the old bugbear of big twin—overheating on the road cylinder. Separate Amal carburettors are fitted, with a cable junction box providing compressed control for the throttle opening and separate levers enabling individual settings to be given for each air slide.

The Lucas magneto has automatic advance and retard mechanism and one of the very few variations which can be made of the machine is of the facility of the automatic device to comply with the special requirements of sidecar work—a weakness evidenced by pinking when accelerating sharply on hills.



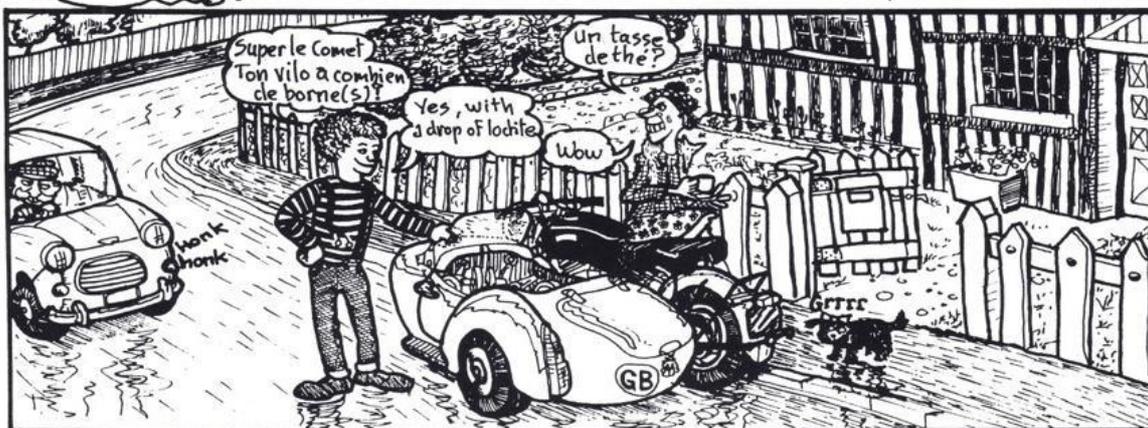
The saloon has a good streamline contour, which materially assists high-speed driving. Access to the rear locker is from inside the body.

Lorsque Jean évoqua l'anecdote à Paul Hamon, cette histoire « gagesque » lui inspira cette bande dessinée digne des histoires de l'Oncle Paul (dans Spirou magazine).

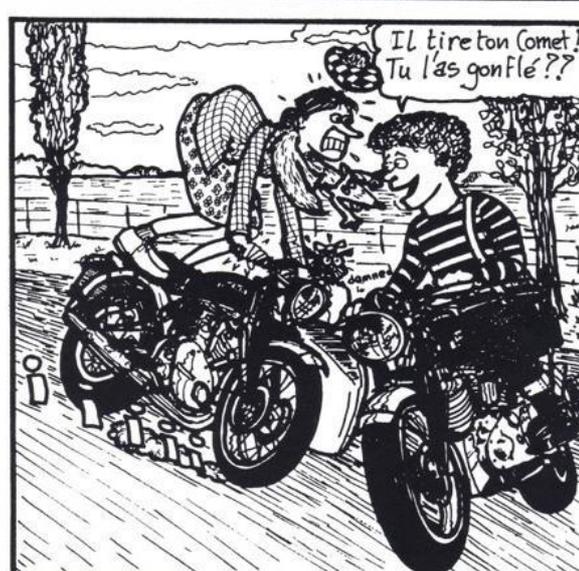
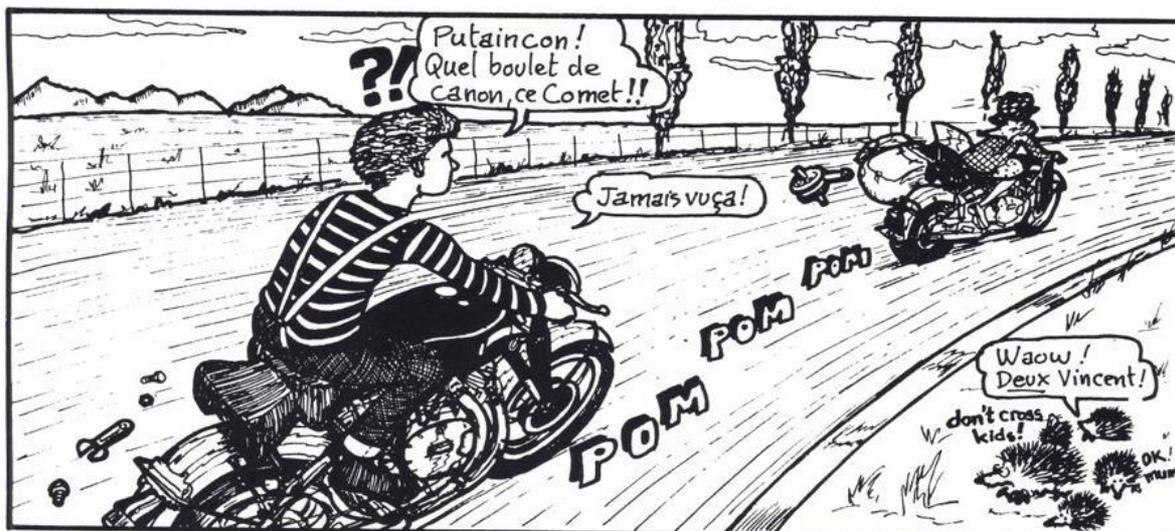
(Cette BD est parue dans le Loup-Garreau n°0 en février 1997)

FROG'S CARTOONS PRÉSENTE LA LÉGENDE **VINCENT**
 'UNE COMET PLUS RAPIDE QU'UNE RAPIDE !

L'histoire débute un beau jour d'été dans le cheshire...



(* jeu de mots usé).



Histoire de la réfection du *Saucepan Speedo*

Par Dominique Malcor

C'est en adéquation avec la remise en état de Reine Mathilde par Patrick (Godet) commencée fin 2003 à notre retour de l'Île de Skye pour un magnifique *Annual Rally* que j'ai entrepris de continuer à redonner à celle-ci son état originel, du moins en grande partie.

Patrick avait déjà bien entamé cette restitution à l'origine, alors qu'elle avait le même aspect que l'on peut voir sur les photos transmises par Hervé Mocard (que je remercie au passage) dans le LGE 14.

Cette remise en état d'origine sera presque complète mais il faut tout de même rouler, donc adopter des modifications pratiques et sécuritaires. Retrouver, par exemple, le volumineux avertisseur est impossible et pas du tout dans mes projets. Restons-en au principal.

Tim Kingham rappelle dans son livre « *The Vincent Black Shadow* », ce que sont les « *Selling Points* » pour une *Black Shadow*... UPS = *Unique Selling Point* ce qui signifie, à la louche, les caractéristiques marquantes aidant à la vente, donc un aspect marketing de positionnement sur un marché d'un produit P.

Avant le fameux UPS, PVC avait donc émis l'idée des *Selling Points* à appliquer au nouveau modèle qui, pour lui, étaient nécessaires et se composaient de trois points majeurs :

- la couleur noire du bloc moteur et de la moto entière, ce qui n'a pas été du goût des ingénieurs au départ du projet.
- le nom de *Black Shadow* (plus parlant que *Sports Rapide* même si cela y a été associé au début) en référence aussi à la *Silver Shadow* de Rolls Royce.
- et pour finir un compteur de 5 pouces, inhabituel pour la production motocycliste de l'époque (et même future), ce qui nous intéresse ici.

il semblerait que 6 compteurs, habillés de cette casserole, aient été faits et posés sur les 5 premières *Black Shadow* et sur, soit Gunga Din, soit sa sœur livrée à Jack Surtees, chose que paraît approuver Simon Dinsdale sur VOC 'Fesse bouc'.

Avouons que Philip Vincent avait eu le « nez creux ».

Comment trouver les informations nécessaires ?

Nous avons le *Moto Revue* de janvier 1949, une foultitude de textes en Anglais sur JRO 102, les mémoires des deux Phil (lesquelles peuvent converger et parfois s'opposer), des photos plus ou moins bien fichues qui donnent parfois des détails, mais la plupart du temps très peu de précisions techniques.

Bernard Lautour et Jivaro avait aussi l'idée de remettre tout ça d'origine, d'où un commencement de recherche mais les pistes sont très rares.

C'est assez normal étant donné que cette « bidouille » qui a précédé le très beau compteur de 5 pouces que nous connaissons a été appliquée sur 6 machines (Marcus Bowden *dixit*) et donc les premières (du moins les 5 premières plus une autre semblerait-il) et donc, nous n'avons que peu de renseignements sur ce « *Saucepan* ».

De plus j'avais lu que même JRO 102 avait subi une restauration de son « *Saucepan* », le premier, en même temps que la restauration d'icelle qui avait subi un incendie.

Demander à Bob Culver (le propriétaire de JRO 102) auquel j'avais rendu visite avec Reine Mathilde en 2019 en compagnie d'Andy Davenport, son voisin, avec lequel il partage quelques fabrications de pièces Vincent, c'était une belle idée... Mais il est âgé et Andy m'a assez vite conseillé de chercher ailleurs.

En cherchant sur le « ouebe » on en voit, dont celle ayant appartenu à Somer Hooker (la seconde *Shadow*) et donc j'ai pris contact avec lui et il m'a répondu très gentiment.

Il avait déjà fabriqué un carter en casserole pour restaurer la Black Shadow et m'a envoyé les photos de l'objet à terminer d'usiner avec des mesures assez générales dont certaines étaient manquantes.

Cependant je n'avais toujours pas beaucoup de précisions, mais quelques photos plus nettes de la machine de Somer sur lesquelles on peut voir les ouvertures pratiquées dans le bas de la casserole à sauce. Prix assez attractif mais... « hésitage ! »

Ça reste toujours une drôle de recette

Le voici (Photos de Somer Hooker) :

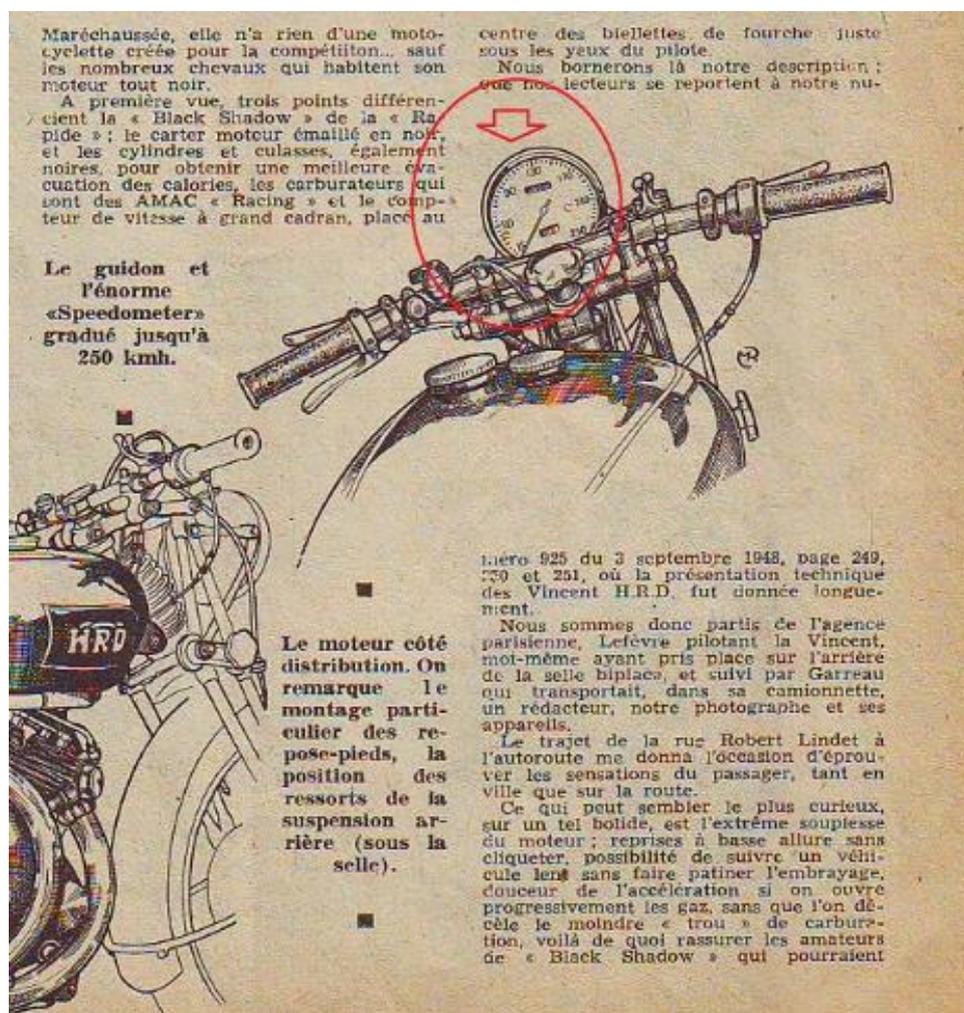


On peut apercevoir la « lumière » pratiquée sous la « casserole » (Somer Hooker), pour le passage des câbles (je ne vous ai pas mis toutes les photos pour autant), cadran de celle de Bar Hodgson.



Le cadran en miles
 (mais il y en eût de différents en miles et Reine Mathilde l'a en km/h)

On peut faire confiance à Daniel Rebour en ce qui concerne la justesse technique de ses œuvres, et là on peut observer son dessin paru dans *Moto Revue*, c'est la seule image que j'ai pu trouver du cadran en km/h, car normalement il y en aurait eu seulement une ainsi (au conditionnel).



On peut s'apercevoir en scrutant le dessin que ce n'est pas éloigné des cadrans des « nouveaux » compteurs *Vincent Smiths* de 5 pouces qui ont suivi, c'en est même le jumeau. Tout cela était très bien, mais aussi très insuffisant... Il fallait autre chose de plus précis étant donné que la variété des « bidouilles », tant en cadran qu'en fixations diverses sur les fourches, pouvait faire hésiter sur la marche à suivre et il n'y avait rien de facile pour retrouver des documents et des renseignements fiables.

Me voici donc bien ennuyé, car, au fur et à mesure que mes petites et faibles recherches avançaient, je me suis rendu compte que si le carter extérieur présentait relativement peu de difficultés à le comprendre (nous verrons par la suite que ce n'était pas aussi simple), ce qui était caché dessous restait une véritable énigme.

L'image d'époque relativement peu précise du compteur nu, sans sa casserole future, fixée sur la fourche Brampton sans autre fioriture (voir l'article précédent) fut une alerte. Ce compteur de 3 pouces (80 mm plutôt) associé au cadran de 5 pouces posait bien des questions... c'était le premier, correspondant à la publicité de l'usine pour la première *Black Shadow*.

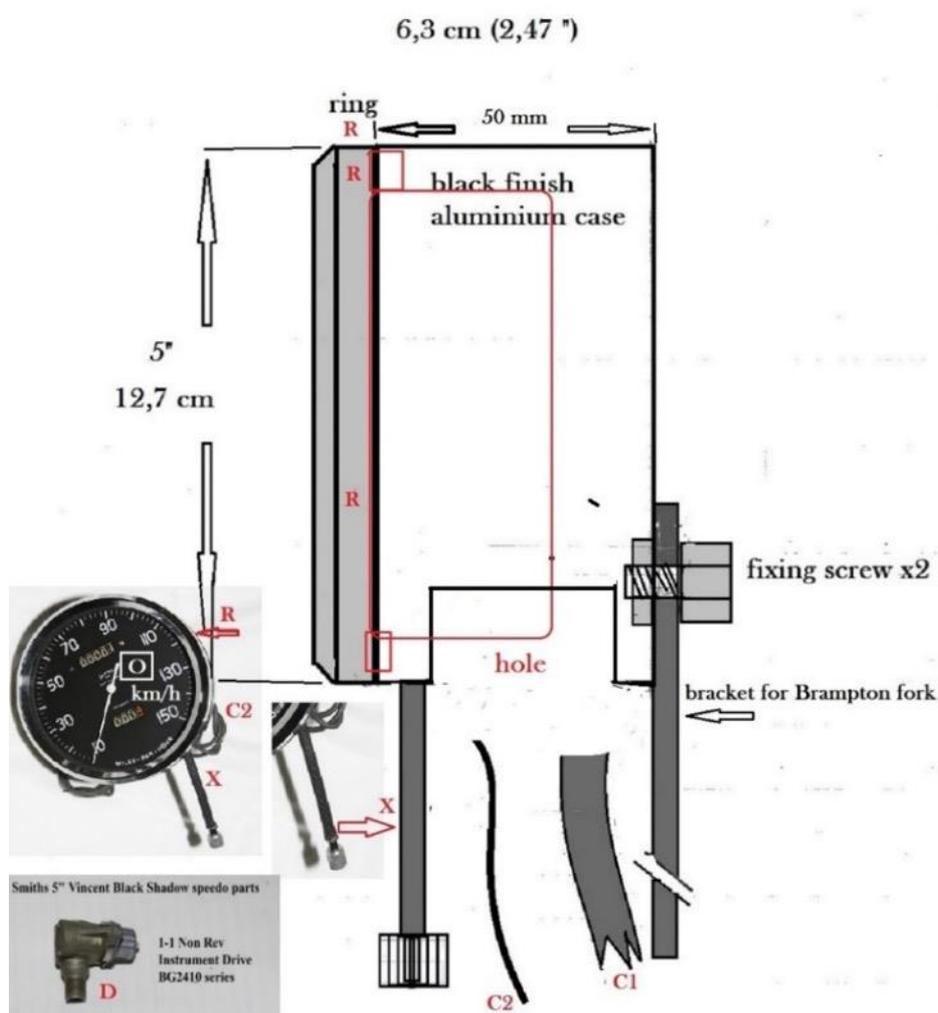
Je suis entré en contact avec Somer Hooker puis un membre britannique du club, fabriquant des pièces et des cadres. Nous avons pas mal de difficultés à nous comprendre et il m'a demandé un croquis en argumentant que ce serait facile (« *fingers in the nose* » ! expression franco-britannique).

Glyn Johnson ne savait rien car sa moto (la sixième) était née avec le nouveau compteur Smiths.

Jivaro et Bernard Lautour (des amis fidèles que je remercie ici) se disaient capables de cette tâche, ce que je crois vraiment mais il y avait d'autres projets en cours avec Daniel, ne concernant pas la Vincent, et il a eu son opération du genou donc une surcharge de travail que je ne voulais pas imposer... Avant tout... sa santé !

Bon, pour les croquis de mobilier, le travail du bois, la conception et la restauration des meubles anciens et sièges anciens je sais faire, mais pour la « ferraille », ceux qui me connaissent savent que je suis un rigolo... piloter n'importe quelle moto, faire les petites interventions de base ça va, mais pour le reste je préfère laisser cela aux pro. Sage attitude !

J'espérais que le quidam qui m'avait assuré de sa compétence pour ce projet m'aurait soulagé de ce souci car je l'avais inondé de photos mais devant son insistance pour avoir un croquis en plus, j'ai accouché de ceci avec l'espoir qu'il trouverait de quoi améliorer ce minable essai : Ok ! Ne riez pas trop fort, vous conviendrez que ça manque de précisions mais à ma décharge municipale je n'en n'avais pas non plus...



- B could be more in front than on the Sketch, but on the left side , depends on the room left
- X is on the right side
- the location of C1 (speedometer cable to the wheel) depends on the mechanism into the case
- C2 is an electric cable for bulb., located the more "infront " as possible, if there is enough room
- O in km ph
- D : drive to be fixed regarding the mechanism position

Suite au prochain numéro...

Portraits de famille

Par François Grosset et Hervé Mocard.

Marc Bellon a longtemps défrayé la chronique de la Vincent en France. Sa conduite dont l'élégance n'avait d'égale que l'insouciance, les multiples aventures qui lui étaient arrivées ou qu'on vivait avec lui apportent au personnage une richesse qui dépassent largement le seul fait d'avoir obtenu de Georges Brown qu'il lui construise une Néro. C'est pourquoi, quand Hervé et François ont envoyé au Loup-Garreau des documents concernant Marc, votre magazine électronique n'a eu de cesse de vous les communiquer.



Quelque part du côté de Port-Louis en 1985. Outre la T110 de Marc, on peut voir dans le sens de la lecture, la Rapide « Sœur Raoule » de Jean, la Touring Shadow de Marc (ex. de François Nikli), une paire de BSA A65 et A10.

Posant derrière : Sylvie Perault, Violaine Bellon, Marc Bellon, Jean Pirot, Erwan Pirot, Gaspard et Hervé Mocard. (Document Hervé Mocard)

Et maintenant, laissons la parole à François :

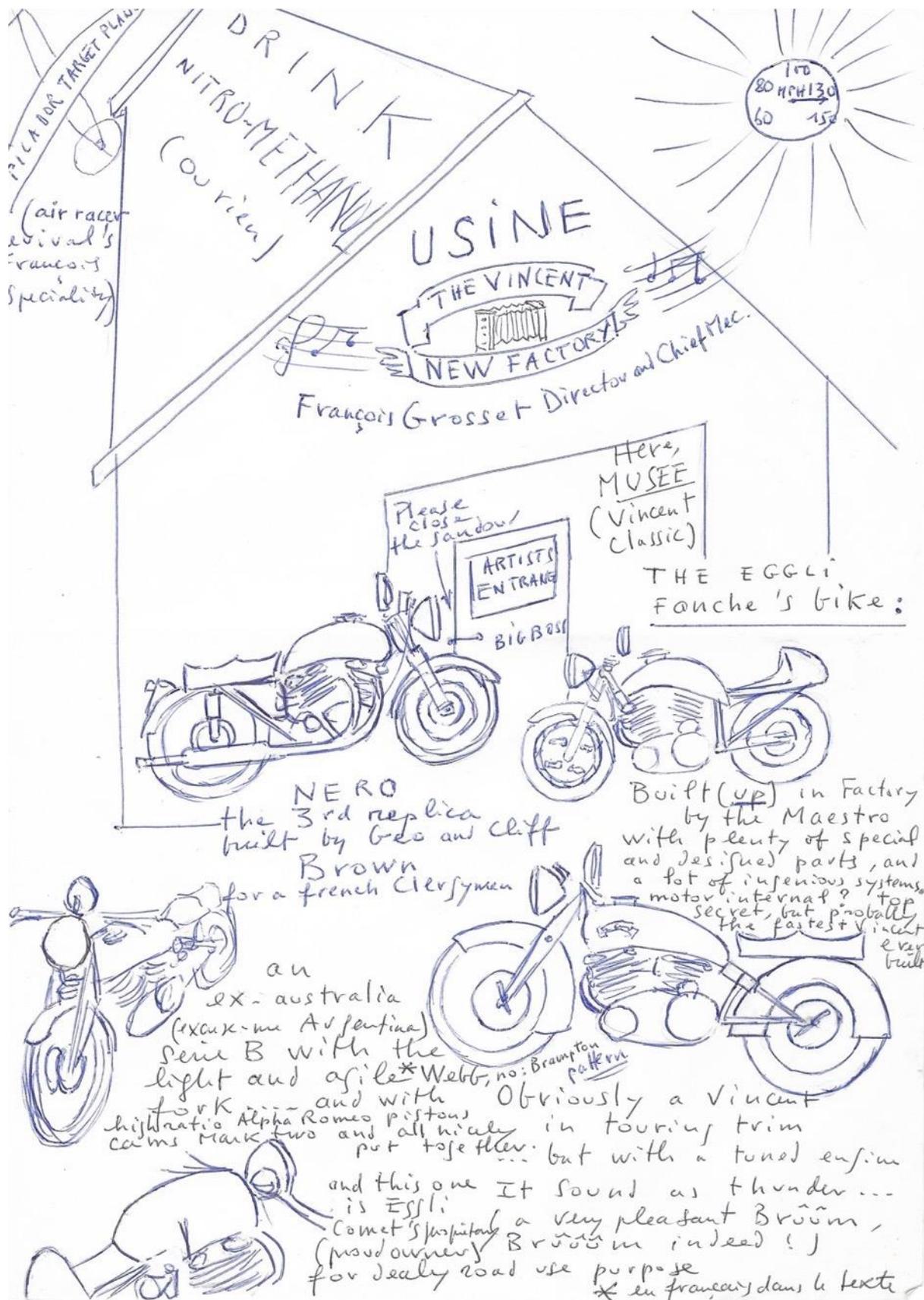
J'ai retrouvé des courriers conservés de Marc, il s'était mis en tête de faire une campagne de pub pour le système de démarreur...

Ci-joint les ébauches !

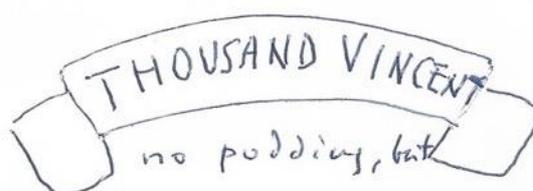
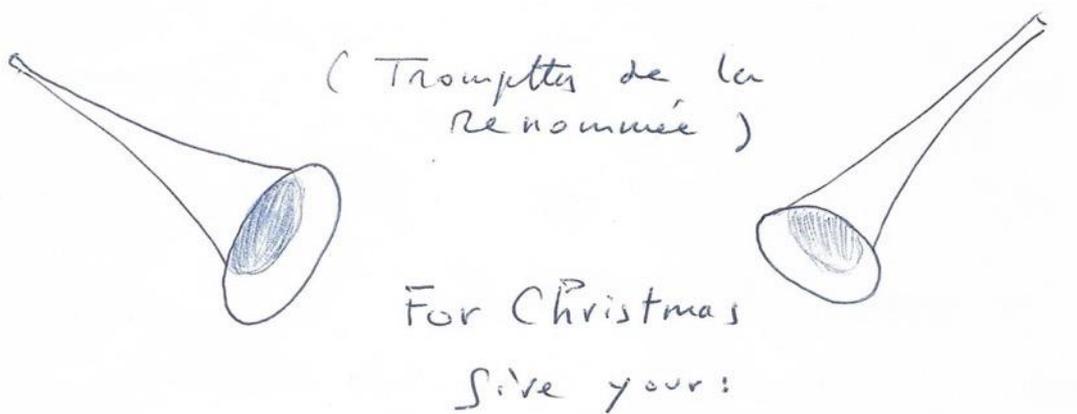
Marc m'avait fait d'autres cartoons sur le thème de la Vincent, je pense les avoir mis au chaud, je les retrouverai bien un jour.

Ça date de l'époque du « Nero rebuild », il écrivait beaucoup, s'arrêtait souvent au « Pond tree cool » quand il allait à son cabanon puis à Plouhinec, il disait qu'il faisait étape au relai Paris-Ocean!

En cherchant une doc j'ai fouiné pour trouver le testimonial de Marc paru début 59 dans ?, *Motorcycle News*, peut-être ? et aussi quelques curiosités qui me restent de Marc.



**Ci-dessus, le projet de Marc, aussi naïf qu'esthétique... à l'image de Marc !
 On y trouve aussi toute l'admiration de Marc et encore, il n'a pas pu voir la naissance
 de la rapide série A ! (document François Grosset)**



no pudding, but
an
electric start ✨

Robust
Reliable
effortless
and smooth
in action
easy to
fit

no alteration to come
back genuine layout

Light
Small
take place
behind the box
you cannot
see it
(marvellous
thing)

Kipping
the low
legendary
kick starter head
in place
to obviate
battery
failing

This Christmas present
is from:
Little Britany Frenchman
François Grosset
(the greatest As for Vincent Revival and machining parts)
his daily-drink? = Nitromethanol, of course!
✨ : fabriqué en France.

Et la suite en bleu-blanc-rouge : Nous noterons le « easy to fit » !

8 JANUARY 1959

49

hospital sheeting to make two tent flysheets (one large and one small) for the sum of £3. Ready-made flysheets for two tents would have cost him nearly £20!

NO RED-AMBER

Surely there is nothing so startlingly new in the Leicester experimental traffic-light sequence as to give rise to all that fuss in the newspapers last week? Changes from red to green, with no red-amber intermission, must be familiar to many continental tourists. The system is being tried in Leicester in an attempt to break the habit of road users moving off on the red-amber sequence. The motive is praiseworthy and I have no fault to find with the experiment as such. I only wish that it hadn't been found necessary at all—it is a reflection on the road manners of every one of us. We are all too impatient by far. Soon Northampton, Wolverhampton and Brighton and Hove will be guinea-pigs, too.

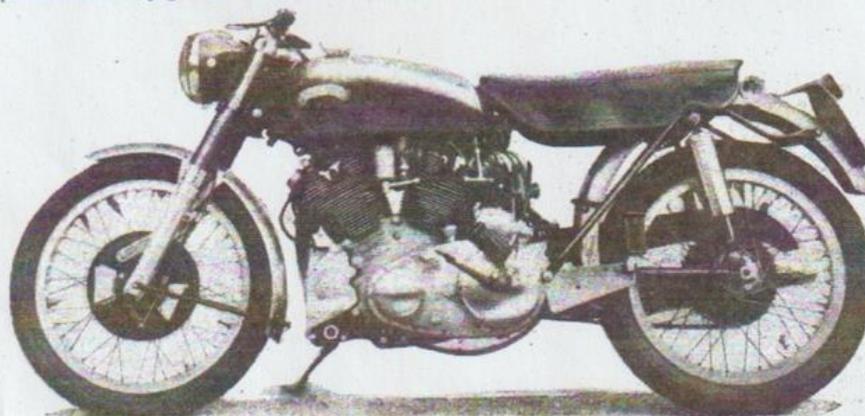
GILDED VINCENT

One-make enthusiasts don't come any keener than Vincent owners—and Vincent owners don't come any keener than George Brown. You may recall his road-racing exploits a few years back on Gunga Din, that potent 998 c.c. Black Lightning racer. Gunga was succeeded by Nero, just about the most celebrated sprint device in private hands. (Remember George and Vic Willoughby were both timed over a half-mile on Pendine Sands at a shade more than 150 m.p.h. five years ago? And many onlookers are convinced George was "robbed" of the fastest-ever Brighton half-mile sprint when the timing apparatus failed last September.) Ever a perfectionist, Brown sought to improve Nero's handling without sacrificing performance, and on 26 May 1955 we published details of Nero's modernization. The Girdraulic front fork was swapped for one of A.J.S. racing pattern, and an A.J.S. 19in front wheel with 8in, twin-leading-shoe brake was fitted too. Pivoted-fork rear springing was concocted with Velocette taper-tube fork arms and Woodhead-Monroe shock absorbers. Weight was slashed by 60 lb and both height and wheelbase were reduced. Full-throttle handling was vastly improved and George permitted himself a rare smile of satisfaction.

FRENCH TESTIMONIAL Requests for similar conversions for roadsters as well as racers came from countries on both sides of the Atlantic and the pictures on this page show a French enthusiast's

Rapide after the Brown treatment. Marc Bellon is the owner and one of his recent letters to George is a gem of Franco-English motor-cycle jargon and unstinted praise. I quote: "Each mile, from Stevenage to Paris, I was enjoying my special G. Brown's Vincent and I sang your praise. Indeed a Vincent with a difference! I am enchanted by the lightness of the machine, unaccustomed for the big twin: a pleasantly docile Vincent! This gain of weight gives an excellent load/power ratio, and with the light-alloy rims, accelerations are better than the standard Rapide, while cornering is a delight. But what to tell of comfort? A revelation! When I remember the old suspensions, I think to dream. All the road-surface inequalities are absorbed with a remarkable smoothness, thus stability and security are largely improved. The front and rear suspensions are well suited together and there are no surprising reactions. About all, road holding and steering provide an immense impression of safety. The bike steers herself in straight line and turns as on rails. Great slope is permitted with racing tyres. Beside, the appearance of the bike is a pleasure for the eyes, indeed a machine tailored to taste in the most modern style! My friends and French Vincent connoisseurs were enthralled by your work . . . of course! I told you once: there are things we cannot pay with money . . . that is just my thinking and I shall remain your debtor." Obviously, a satisfied customer.

Below is the Brownized Vincent eulogized on this page. Features are an A.J.S. racing fork and front wheel (with the 8in-diameter conical hub shown on the right) and pivoted rear fork. Handling, acceleration and braking are markedly improved



Dans cet article consacré à la Néro de Marc, nous pouvons remarquer l'aspect minimaliste de la présentation. Après avoir été dégradée par un ami à qui Marc l'avait confiée, la machine a dormi dans une baignoire quelques décennies avant de renaître tel un Phoenix...



Néro à Paris à la fin des années 50.



Sur la machine de Marc, un décalque de marque !



Ci-dessus : Georges Brown envoie ses bons vœux à Marc Bellon.

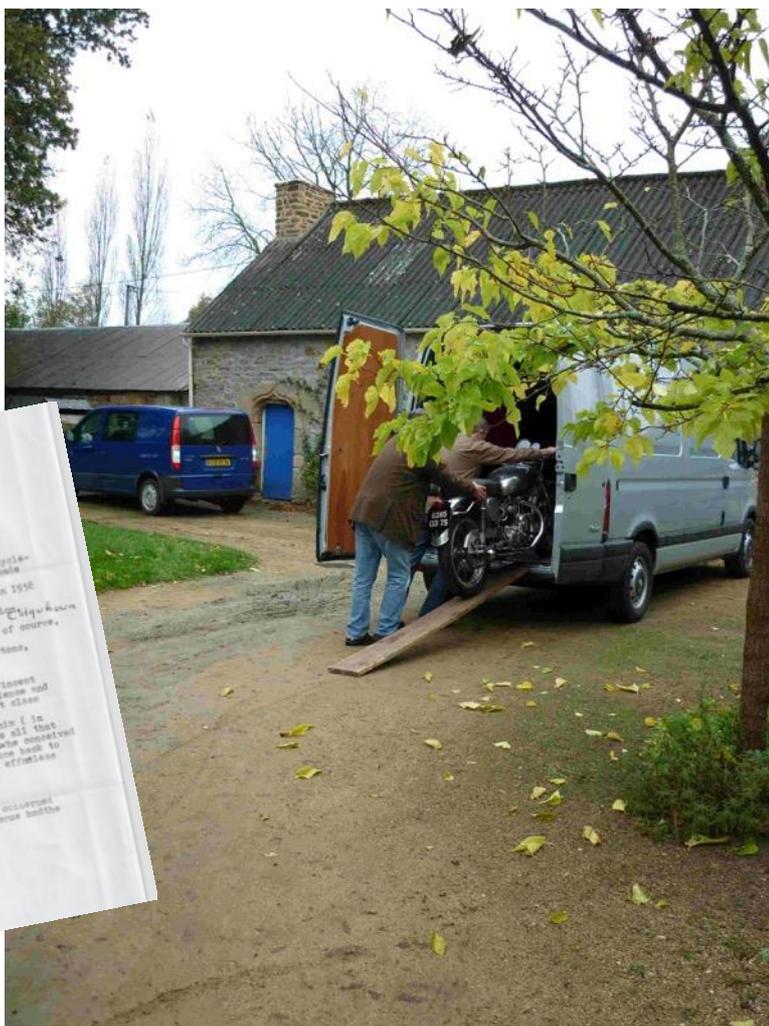
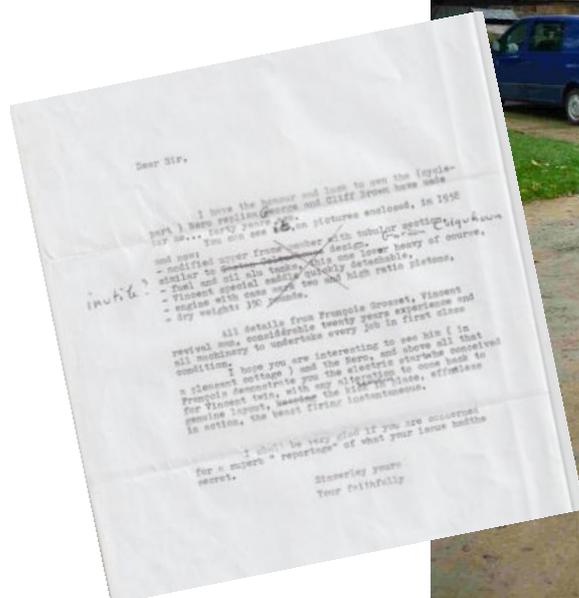


Proposée aux enchères à Paris, la Néro de Marc n'atteint pas son prix de réserve (Marc et l'argent !) car Marc, qui avait besoin de sous, n'était pas pour autant prêt pour brader une telle machine !

Ce sont donc des amateurs d'Outre-Manche qui en feront affaire...

Comme nous, Hervé semble moyennement heureux de voir partir cette machine exceptionnelle...

Néro est montée dans la camionnette qui va l'emporter en Angleterre... une histoire se termine...



(Les photos de l'embarquement nous ont été fournies par Hervé, les documents de la page précédente et la lettre de Marc, par François)

La sacoche des villes et la sacoche des champs

Par Philippe Guijarro

Il y a des années, la maison Vincent faisait imprimer une très jolie affiche sur laquelle on voyait un couple arriver à Vincent (bien sûr) à l'auberge-étape anglaise. Sur cette affiche apparaissait également une magnifique paire de sacoches. Ces mêmes sacoches, si le LGE a bonne mémoire, sont également présentées dans l'excellent ouvrage d'EMG Stevens : Know thy beast (connais ta bête). Enfin, les membres du VOC international (n'oubliez pas d'y adhérer) ont vu passer dans MPH des photographies d'une réédition de ces sacoches. Philippe qui n'est pas artisan d'art pour rien a voulu en savoir plus long et a écrit à Simon Dinsdale (pilier du VOC qui a lancé ce projet de refabrication) :



Bonjour Simon,

J'ai lu dans MPH l'histoire des bagages de Vincent et je suis très impressionné par le travail que vous avez fait. En fait, je fabrique des sacs à main, des portefeuilles et ainsi de suite, principalement des produits sur mesure en peau de crocodile ou autres reptiles de nombreux types. Je me demandais si je pouvais produire le bagage Vincent avec Patrick Godet, lui produirait les pièces métalliques, et moi les pièces en cuir. Malheureusement, nous étions tous les deux trop occupés pour aller plus loin dans le projet, même si Patrick m'a prêté un exemple de ce qui a été fait, très rare, mais si beau. En tout cas BRAVO pour les avoir faits. Pensez-vous que vous allez vendre certains de ces bagages, et si oui, combien sera le prix?

Philippe Guijarro

Hello Philippe,

Ce projet de sacoches a commencé il y a plus d'un an. C'est la résultante d'une discussion autour d'un verre avec un ami : un projet fou. Si j'avais réalisé où ça allait me mener, où j'en suis maintenant, je me serais abstenu de me lancer dans ce qui allait devenir un projet monstre.



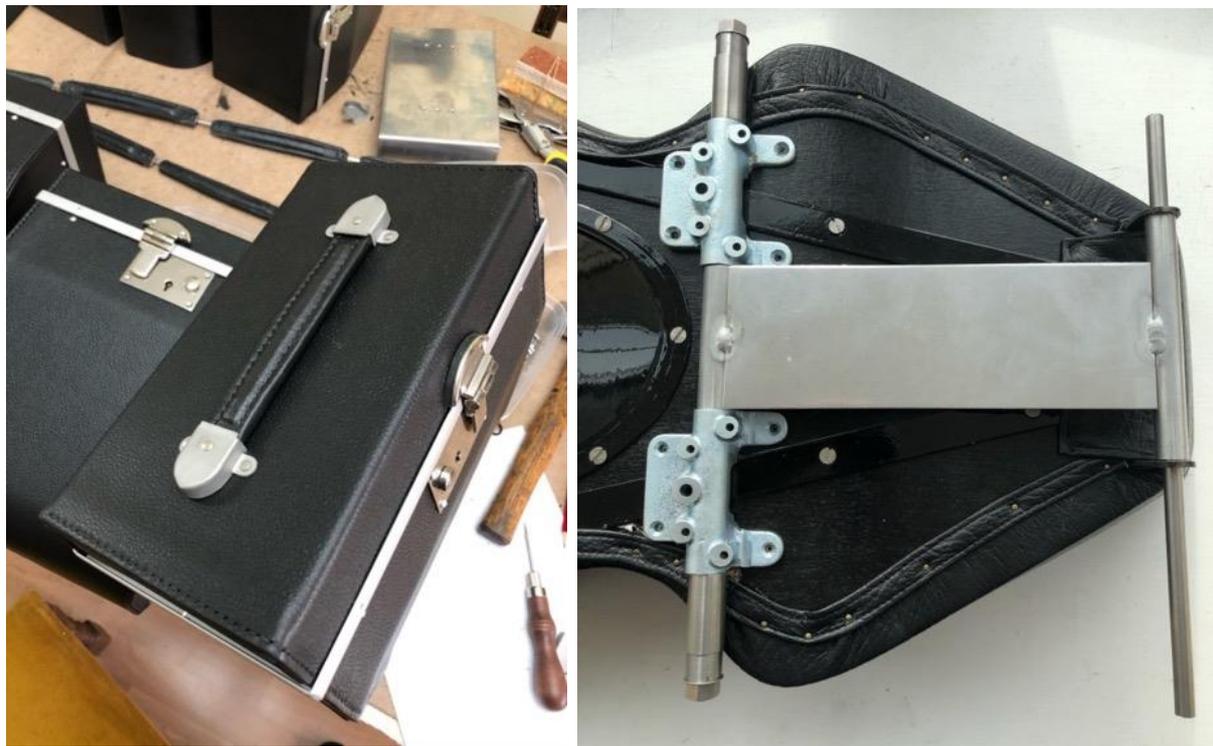
J'ai réussi à emprunter un ensemble original de sacoches Vincent et à obtenir des modèles faits pour tous les moulagés. Les sacoches d'origine sont construites en cuir et fibre de bois et ont terriblement souffert au fil des ans de l'eau, etc.

Nous avons donc opté pour une construction différente où le corps principal est un boîtier en aluminium soudé et recouvert de cuir, et cousu à la main pour donner l'aspect de l'origine.

Si les sacoches n'étaient faites que de cuir, elles se déformeraient lorsqu'elles sont attachées à la plaque du fond pour la fixation, elles ont donc besoin d'une armature interne. La réalisation de la ferrure en aluminium entre la sacoche et son couvercle ainsi que trouver des serrures nous posèrent problème.



Nous avons réussi à trouver quelques serrures d'origine de 70 ans mais pas assez pour nos besoins. Les plaques de montage arrière ont été découpées au laser et pliées à l'aide d'un emboutissoir fabriqué pour obtenir une nervure de renforcement.



Les poignées des sacoches ont également posé problème car rien n'est disponible à l'achat qui soit correct. Nous avons donc réalisé un outil de presse fait pour les embouts de la poignée en acier inoxydable, la poignée elle-même, en cuir est cousue à la main.



En haut à gauche : Une sacoché terminée vue de dessus, une autre couchée.

En haut à droite : Les entretoises de fixation et leur fixation sous la selle.

Ci-contre, les armatures en aluminium

Notre projet était de réaliser 15 jeux dont 10 sont réservés à la vente. Aujourd'hui, quatre sont en phase de finition et vendus pour la somme de 2250 livres-sterling le jeu. Une prochaine série de quatre jeux sera ensuite commencée (et est déjà vendue).



La décision de fabriquer les dernières n'a pas encore été prise, car cette réalisation est chronophage et le temps me manque. Ce qui est sûr, c'est que si elles sont faites, ce sera les dernières.

Simon Dinsdale



Sur cette vue, nous apercevons la tôle arrière (en aluminium) contre laquelle la sacoche va venir s'appuyer ainsi que les courroies de maintien.

Le moindre que l'on puisse dire, c'est que cette réalisation relève du grand art mais, comme le fait remarquer Philippe et pour reprendre une expression des « starters essais » dans Spirou Magazine : le compartiment à bagage permet de loger sans trop de difficultés une brosse à dents !

Mais, nous direz-vous, pourquoi sacoche des villes et des champs ?

Pas d'impatience, la deuxième partie vous le dira...

À suivre...

**Ci-contre,
une autre
conception
des bagages.
Certes,
l'ensemble
est
légèrement
moins
élégant
mais, quel
Charme !
Quel vécu !**



(Les photos proviennent de Philippe sauf la dernière qui vient de Paul)

Week-end à La Châtre

Par Dany

Après tout ce printemps pluvieux, j'avais envie de dégourdir un peu les bielles de ma Black Shadow. Justement des amis vont faire de la piste ce WE à La Châtre. Voilà un bon but !

Je charge ma BS (camping sur place) et c'est parti pour 900 km aller-retour. Ces *twins* Vincent sont vraiment des machines étonnantes. J'ai fait presque tout le retour en compagnie d'une moto moderne et je n'ai eu aucun mal à rouler de concert avec elle pourtant le rythme était plutôt élevé... Pas mal pour une machine de 72 ans !

Organisé par le *Fanakick Club* qui a tout compris de la moto comme nous l'aimons, il suffit de se rendre sur leur site pour se faire une idée.

La moto ancienne simple, pour des balades entre amis, en famille ou des journées sur un petit circuit sans vrai règlement, mais dans une ambiance respectueuse de tout : pas de rivalité, de l'amitié, de l'entraide, pas de course à l'armement, des lieux laissés parfaitement propres... Remarquable !



Pas de risque non plus, le circuit court (2 km env.), très 'viroleux', ne permet pas de hautes vitesses et est parfaitement adapté à des motos d'avant-guerre ou peu puissantes.

Parmi plus d'une centaine de participants, plus leurs accompagnateurs, se sont retrouvés des Vincentistes pour utiliser leurs machines de compétition, en l'occurrence Philippe et ses Saroléa 350 et Norton Inter 350, François et sa HRD 500 TTR

La fine équipe devant leurs fières montures
Remarquons sur la photo de gauche que chacun envie la moto de l'autre



Le programme est dense, plusieurs sorties sur circuit d'une durée de 10 minutes environ chaque matinée et tout autant chaque après-midi avec cinq catégories différentes :



- avant-guerre.
- petites cylindrées d'après-guerre.
- moins de 500 d'après-guerre.
- plus de 500 d'après-guerre.
- side-cars.

Les Vincentistes venus les encourager (Hervé, Pierre, moi-même) peuvent témoigner (et ont d'ailleurs contribué) de la grande rigueur diététique de nos champions qui se sont focalisés sur des aliments particulièrement légers (carottes, betteraves rouges, etc.) pour éviter toute digestion lente et peu propice à un pilotage soigné. Une légère incartade peut-être avec les huîtres de Cancale, l'ascétisme à ses limites, mais rappelons que les coquillages sont riches en oligo-éléments et pauvres en calories.

Quant à la boisson, l'eau a manqué, c'est dire ! Heureusement Pierre a pu sortir du circuit (fermé aux visiteurs) et aller ravitailler au supermarché du coin.

C'est fort de toutes ces précautions alimentaires que nos deux compères ont pu faire toutes les séries, contrairement à d'autres participants où le niveau de consommation en breuvages réconfortants (réglementés ou non) a largement dépassé ceux de leurs montures.

Bref, un beau week-end, des machines bricolées comme on les aime dans une ambiance bon enfant extraordinaire qui donne envie de tenter l'expérience...



Nos deux amis en action. Pas de chrono, pas de contraintes, juste le plaisir de tourner sur un circuit avec de vieilles motos

La 500 TTR est une machine assez exceptionnelle

Nous y reviendrons.



Le samedi soir, un « concours » de la moto la plus originale/étrange est organisé et présenté sur un écran géant. Les motos sont sur place et sont utilisées ! Au moins sur la piste...



Side-car à moteur Panhard.

Il y en avait aussi à moteur 2 CV, un autre à base de scooter récent (loin d'être ridicule sur piste).

Des 175 Motobécane 4T coursifiées... Une flopée de Koelher-Escoffier/Monet-Goyon, beaucoup d'anglaises en version "racing" d'époque ou bricolées comme personnellement j'adore !



Brough Inferior

L'un des échappements est en fait l'arrivée d'air au carbu.

125 4T japonais



**La relève est assurée
La caisse d'auto-tamponneuse fait partie d'un attelage...**

De la belle ouvrage !

Par Pierre Maubert

Voici le prochain ouvrage de Bernard Salvat sur les vraies Koehler Escoffier. Petite info, le livre ne sera dispo que... fin septembre, soit au minimum 4 mois de retard. Bernard Salvat vient de me l'annoncer. J'attendais ce livre car il me faut une moto pour aller au boulot. Je pensais à une 1000 Koehler-Escoffier mais il me manque de la doc. Dommage !

Comme Pierre a raison ! Il y a quelques années, un amateur de vieilles machines, un certain monsieur Laplaud de Limoges avait écrit à un célèbre magazine français pour obtenir les réglages d'une 1000 qu'il voulait chopperiser... les grands esprits se rencontrent !

Le gag de la Koehler

Je roule en 125 Honda, mais je m'intéresse aux choppers. J'avais un parent agriculteur qui est mort, et mes cousins m'ont donné sa vieille bécane. Comme elle roule encore j'ai envie de la transformer en chopper, mais je voudrais savoir ce que s'est et les réglages. Je vous envoie une photo. Merci d'avance.

Monsieur Laplaud,
48, rue Jules Noriac,
87000 Limoges.

Ah le vilain farceur ! Voici quelques semaines je reçois cette magnifique lettre avec photo jointe... Horreur, indignation... Il s'agit sans aucun doute d'une 1.000 cc Koehler Escoffier et en plus du modèle le plus rare, la « quatre tubes » !

Cette moto, « la plus belle moto de course française jamais construite » n'existe plus qu'à trois ou quatre exemplaires (soit à peine moins

de la moitié de la production totale !). Elle était donnée en 1927 pour 200 km/h en marchant à l'alcool !

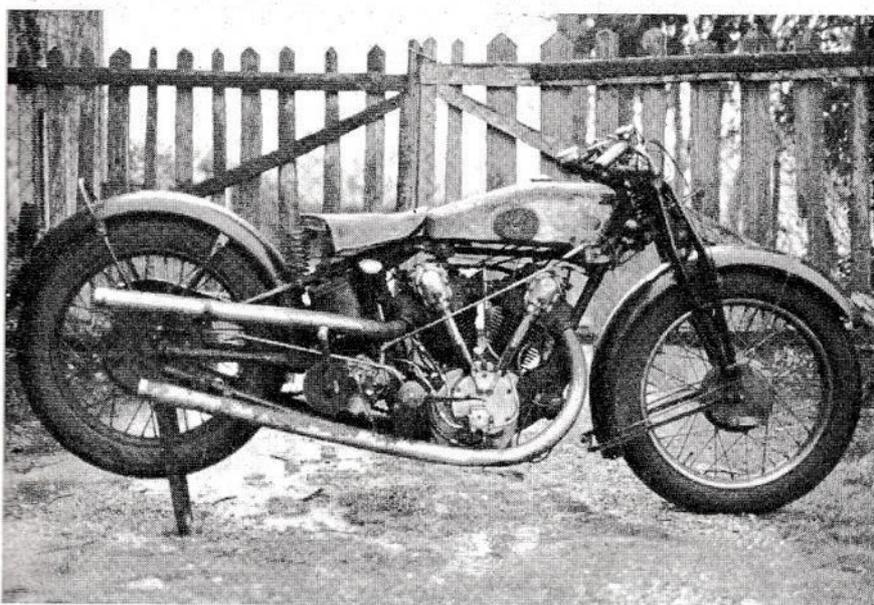
Le rêve de tout collectionneur quoi ! La réponse s'imposait. J'ai profité des 200 Miles du Castellet pour passer par Limoges voir ce « Choppe-rophile » inconscient.

(J'aime bien les choppers mais surtout pas avec des ancêtres... C'est un crime !).

Et, quelle ne fut pas ma surprise en constatant que le chopperophile aux 101 fautes d'orthographe était docteur de son métier et donnait, c'est un comble, des cours à la fac de médecine de Limoges !..

Eh oui, c'était un gag ! Déçu, je fus !.. Monsieur Laplaud est un fervent collectionneur qui a eu la chance inespérée de trouver une 1.000 Koehler Escoffier (ça c'est vrai, je l'ai vue) et, taquin, il voulait voir que répondrait un F.M. Dumas amateur d'ancêtres à une telle lettre.

Eh bien voilà, le gag était bon mais sévère, en tout cas il a bien réussi.



**Mais le bruit court que monsieur Laplaud serait aussi un Vincentiste...
Quel club magnifique !**

Manifestations à venir

ATTENTION !

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

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

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

 **3/4/5 SEPTEMBRE 2021** : rallye VOC/VCF (Velocette Club de France), Tourville-sur-Pont-Audemer

CONTACT : pirot.jean@orange.fr ou 06 81 53 09 86

 **24 SEPTEMBRE AU 4 OCTOBRE** : Pyrénées

Notre projet de long week-end, et de balade Ariégeoise tient toujours...
Qu'on se le redise donc !

Ayant écouté les remarques de certains, et après avoir étudié les événements moto classiques auxquels beaucoup d'entre vous participent, comme :

- Tour de France moto Ancienne,
- Moto légende.
- Bol d'Or et journée du patrimoine...

Nous pensons décaler ce week-end sur la fin Septembre, soit du vendredi 24 septembre au 4 octobre.

Le programme reste inchangé mais le nombre de participants sera limité (couchage au chalet oblige !)

Accueil à partir du vendredi 24 septembre

- 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 qui servira de base, au-dessus de Ax-les-Thermes.

Couchage au chalet (5 chambres, de 2, 3, et 4 personnes), repas du soir et petit-déjeuner au chalet (frais à partager). Possibilité de camper dans les environs, ou sur place. Si vraiment nécessaire, possibilité de gîtes dans les environs.

- Extension possible de 3/4 jours, si certains sont intéressés, 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.

Aucune obligation n'est faite aux participants d'arriver le vendredi, ou de rester toute la semaine. Tout un chacun reste libre...

Le programme, la durée, seront optimisés, en fonction des réponses de chacun.

Y a-t-il toujours des personnes intéressées ?

Merci pour vos réponses.

À bientôt.

Didier & Mary.

Contact : 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 - crrperso@yahoo.fr

- **PHILIPPE GUIJARRO vend :**

- 1 porte-bagage Craven, avec fixation, repeint sauf grand tirants. 130€.
- 1 réservoir Egli alu, bon état : **180 €** (à gauche ci-dessous).



- 1 silencieux pour side-car fabrication Godet, neuf, longueur 960 mm, Diam. ext. 105 mm, Diam. tube 48 mm. Prix 400€



Plus d'infos ? p.guijarro@orange.fr ou 06 12 59 17 95

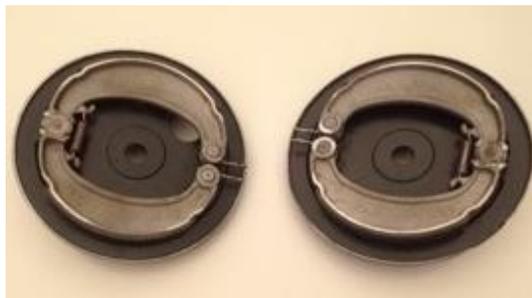
- **YVES LELUC VEND :**

- 1 avertisseur Altette, chrome à refaire, 1 vis manquante : 70€,
- 1 guidon Vincent (occasion)

yves.le-luc@wanadoo.fr ou 06 82 20 34 18.

- **ÉRIC LECHAT VEND :**

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



eric.lechat44@orange.fr ou 06 22 63 34 07

- **PIERRE DUNOYER RECHERCHE :**

- 1 Vincent twin série C - très bon état - faire offre :

vieuxbook@orange.fr ou 06 43 87 84 41

- **JEAN-CLAUDE PEIFFER PROPOSE :**

« J'ai cette pièce qui vient d'une Rapide B D'Argentine depuis 40 ans. Si vous êtes intéressé faites-moi une offre (plus Portage de France). Merci. peifferjc@gmail.com



- **DIDIER CAMP RECHERCHE :**



- 1 remorque monoroue Fulgur ou équivalent, des années 50/60.

Pour moto de moyenne cylindrée (175/500 cc).
Complète de préférence.

didier.camp31@gmail.com 06 52 89 84 57)

Bonnes adresses

-  **Godet Motorcycles** : Le Houlme, 76770 Malaunay, www.godet-motorcycles.fr
Restauration Motos Vincent. Construction Egli-Vincent-Godet.
-  **Alton France** : Parc d'Activités de Kerscao, 13 rue Jean Fourastié, 29480 Le Relecq-Kerhuon, www.alton-france.com. Alternateur, démarreurs pour moto anglaises.
-  **Restom** : 20 Rue du Premier Mai, 71500 Louhans, www.restom.net
Traitements réservoir, peintures époxy, etc.
Restom offre 10 % de remise sur présentation de la carte VOCF de l'année en cours pour des achats effectués sur des salons où 'Restom' ou 'Restom Île de France' (Restom IdF) est présent. 'Restom Île de France' est géré par notre adhérent Bertrand Ville. La liste des nombreux salons est sur le site : www.restom.net.
Grand merci à Daniel Druart, DG de Restom.
-  **François Grosset** : Démarreurs électriques pour Twin, allumages électroniques pour Twin et Mono Vincent HRD, pontricoul@gmail.com
-  **Le Clairon** : 328 rue de Belleville, 75018 Paris / Facebook : [leclairon.free.fr](https://www.facebook.com/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).
-  **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.



Ont contribué à ce numéro :

Jean Boulicot, Didier Camp, François Grosset, Paul Hamon, Dominique Malcor,
Hervé Mocard, 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 !*