

# LE LOUP-GARREAU

29

*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 :

Le mot du Président	3
Le Loup-Garreau fête ses vingt-cinq ans	4
Exposition Vincent HRD au musée de Stevenage	6
Un Thiers, tu l'auras !	9
Montage allumage Grosset pour Twin	13
La première Black Shadow, 2 <sup>ème</sup> épisode	15
Photo pour la BMF	17
Voyager en Egli	18
Prenez la « Route Vincent »	19
Championnat de France side-cars anciens Team Laur-Ferrieu, Saison 2022	21
Bienvenue à nos Nouveaux Adhérents	23
Manifestations à venir	23
Petites Annonces	24
Bonnes adresses	26

Photo de couverture fournie par Didier Camp



## Le mot du Président

Chers amis sportifs,

Dans ce numéro, nous fêtons les 25 ans du Loup-Garreau. Et nous en sommes donc au numéro 68.

En effet, si ce Loup-Garreau Électronique porte le numéro 28, il s'agit du 28<sup>ème</sup> LG Électronique, mais il y a déjà eu auparavant 40 numéros en version papier.

Cela explique aussi la numérotation de bas de page des LGE, comme illustrée dans l'extrait ici à droite : 28/68 ?

VOCF - LGE 28/68  
Vincent H.R.D. Owners' CI

Les numéros papier ont été diffusés en nombre assez réduits, surtout au départ, mais nous avons pu retrouver au moins un exemplaire de chaque et les scanner (merci Didier).

Les plus curieux auront trouvé les numéros LG33, LG34 et LG35 (version "papier") sur le site du club, ceux-ci ayant été placé là, il y a environ 1 mois.

Pour les moins curieux : on les trouve sur la page des LGE et avant ceux-ci, donc tout en bas.

Vous noterez au passage que la chronologie de l'affichage des LG sur le site n'est pas parfaite car il y a un petit *bug* que nous ne savons pas corriger actuellement.

Au fil du temps, d'autres numéros seront ajoutés peu à peu jusqu'à remonter aux origines du Loup-Garreau, soit au numéro 00 en 1997.

Les numéros 36 (spécial témoignages lors de la disparition de Patrick Godet) et 37 (dernière version papier) ne seront éventuellement ajoutés que bien plus tard car ils sont **encore disponibles** sous format 'papier' au club - **voir les 'Petites Annonces'**, page 24).

Enfin, des revues comme la nôtre (et je pense à l'excellente revue australienne éditée par Martyn Goodvin) ont disparu faute de contributeurs. Je renouvelle donc instamment notre demande de participation de votre part, par vos envois d'articles, sans quoi nous ne pourrions **plus assurer une parution mensuelle** comme actuellement.

Bonne lecture, et au plaisir de se revoir ou de se voir, lors des différentes manifestations du Club, ou ailleurs !

Dany

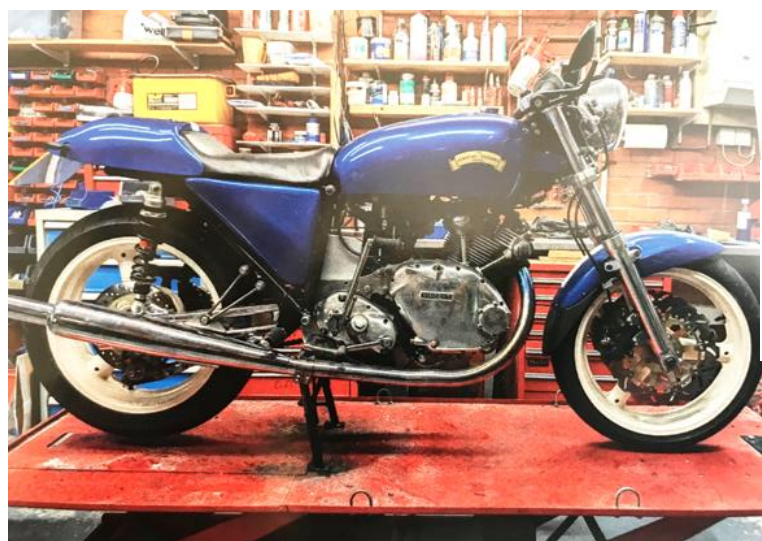


Photo tirée du MPH n°879

Une question me taraude :  
*Matching Numbers* ou pas ?

## Le Loup-Garreau fête ses vingt-cinq ans

*Par Dany Vincent et Jean Pirot*

À l'aube de cette grande année anniversaire, de ce jubilé d'argent, pourrions-nous dire avec quelque emphase, il nous semble utile de revenir sur l'histoire et le biotope de ce canidé. Depuis mon adhésion au *Vincent Owners' Club* (VOC), j'avais été impressionné par son côté vivant. Les aventures de la section du Sud de Londres aux membres portant des noms énigmatiques (*Budish Sayer, Red Baron, etc.*), les nouvelles de celle de Chicago par exemple, formaient une toile de fond joyeuse et humoristique à des articles plus techniques, des récits de voyage, des comptes rendus de rencontres sportives. Le VOC évoquait pour moi ces sociétés presque secrètes, joyeuses (tel le collège de pataphysique ou l'Oulipo) au sein desquelles, les « initiés » communiquent avec plaisir. Je suis très vite intervenu dans MPH mais ça ne me paraissait pas suffisant.

Il y avait aussi le bulletin de la section de Chicago, « Stop », au style plein d'humour qui me plaisait beaucoup ainsi qu'à Paul.

C'est pourquoi Paul et moi décidâmes de mettre en œuvre une idée commune qui nous trottait dans la tête : réaliser un magazine en français pour le Club : Le Loup-Garreau vit le jour en 1997. Il se voulait humoristique, lien entre les membres francophones (et plus si affinités) et devait paraître irrégulièrement mais néanmoins assez fréquemment Paul et moi produisîmes ensemble les 7 premiers numéros (nombre biblique !), de 0 à 6.

La question du *phynancement* se posa très vite. Les premiers parurent par souscription mais très vite Michel Goin me proposa de demander une cotisation aux membres du VOC France afin, entre autres, de couvrir les frais de ce magazine dont le titre l'effrayait un peu (« On va vexer, des gens, avoir des ennuis, me disait-il, pourquoi ne pas l'appeler 'le bulletin des amis de la Vincent' ? ». La parution du Loup-Garreau fut, au départ, trimestrielle mais, très vite, elle se retrouva annuelle. Pourquoi ? Tout simplement par faute de contributeurs. J'ai le souvenir, d'un



membre du club qui, voyant l'atelier de campagne de Marcus Bowden à un rallye, me déclara : « Tu vas pouvoir faire un article là-dessus ! ». Je lui suggérai alors de le faire lui-même, c'est sans doute pourquoi cet article ne fut jamais fait.

L'absence flagrante de contribution finit par me décourager et le Loup-Garreau aurait fini exsangue si Dany (merci Dany !) n'avait pris la relève vers le numéro 18.

Je me suis alors efforcé de fournir à Dany un minimum d'articles pour accompagner son travail et aider à ce que chaque numéro puisse paraître mais nous nous lamentions régulièrement du manque de contributions. Le moindre petit témoignage, une simple photographie ou un croquis, donnés par un membre, devenait le prétexte à un article. Le Loup-Garreau vivota ainsi sous perfusion jusqu'à l'arrivée de madame Covid.

En effet, l'enfermement auquel nous fûmes tous condamnés motiva chacun pour participer à l'envoi quotidien de témoignages et souvenirs

motocyclistes très vivants qui nous firent le plus grand bien. Le Loup-Garreau profita de cet intermède pour devenir « électronique » et paraître mensuellement (Dany et moi pilotant alternativement la réalisation des numéros, Catherine, experte en maniement de l'ordinateur, nous aidant pour la dernière relecture avant diffusion).

Il y a quelques temps, la rédaction du Loup-Garreau a eu quelques inquiétudes, les contributions commençaient à se raréfier mais, en fait certains d'entre nous participent avec une belle régularité que nous tenons à saluer ici.

Mais, ne nous y trompons pas ; il n'est pas question de se contenter de généreux journalistes amateurs qui finiraient par n'avoir qu'à boucher des trous. Attention, il n'est nulle question de culpabiliser les membres du VOCF, seulement de faire appel à chacun pour que tous puissent avoir le plaisir de partager notre vie de club.

De fait, une parution mensuelle est-elle prétentieuse ? Il est vrai que de nombreux clubs proposent une parution trimestrielle, voire annuelle...

L'intérêt d'une parution mensuelle est qu'elle est forcément vivante, qu'elle « colle » à l'actualité, entretient un esprit de famille et facilite les communications autour de plus nombreuses rencontres.



Le Loup-Garreau n'est pas un journal auquel on s'abonne mais le bulletin de liaison de notre Club. Se poser en consommateur implique un manque. Pour mieux comprendre ce manque, je vous citerai une anecdote au sujet du MPH. Comme chaque mois, j'ai lancé un appel à contribution pour le MPH de décembre et la seule réponse que j'ai eu est : « T'aurais pas l'adresse de Untel ? » (Bien sûr, Untel n'est absolument pas responsable de cette réponse pleine de tact).

En revanche à chacun de nous de réfléchir à ce qu'il peut apporter à notre brave Loup. Même si la « cuisine » journalistique n'est pas votre fort (ce n'est pas un défaut), l'envoi d'ingrédients et matières premières est salubre... la rédaction essaiera de cuisiner ça le mieux possible.

Nous pouvons citer un d'entre nous qui ne rédige pas mais qui trouve toujours le moyen de sortir des documents inédits assortis parfois de quelques explications télégraphiques mais très enrichissantes pour le magazine.

Cette « cuisine », rappelons-le, est bien sûr un travail bénévole, ingrat par moment et fastidieux quand il faut inventer avec presque rien, mais quand l'un ou l'autre envoie de la « matière », le travail devient vraiment motivant... à Tous de jouer alors !

## Exposition Vincent HRD au musée de Stevenage

(Première partie – les années avant-guerre)

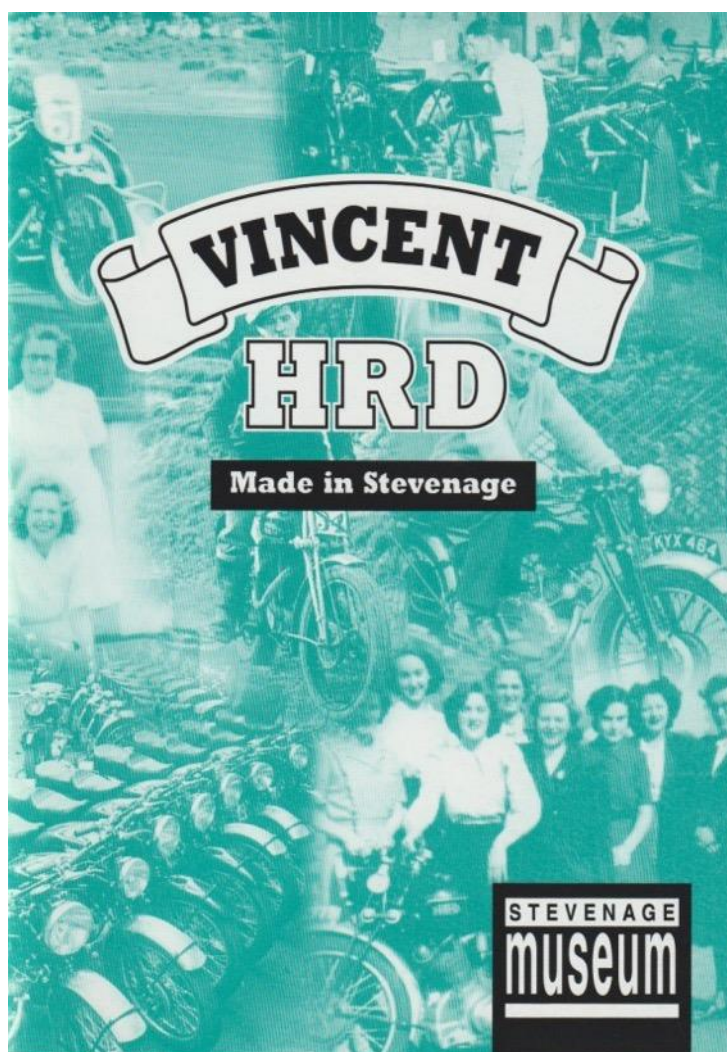
*Par Dany, courtoisie Alan Wright*

Il est trop tard pour vous y rendre ! L'exposition a eu lieu en 1999/2000 et a duré environ 9 mois. La ville de Stevenage a voulu rendre un hommage à la marque de motos qui l'a faite connaître dans le monde entier, tout du moins du monde de la moto d'il y a 60/70 ans.

Aujourd'hui seuls quelques connaisseurs savent encore apprécier les exceptionnelles avances et auras, qu'avaient pu avoir ces motos à l'époque. Actuellement, hélas, en dehors de quelques initiés dont vous faites partie, ce sont plutôt les spéculateurs qui s'intéressent à ces motos. C'est bien dommage, car nous savons tous ici, combien ce sont encore des motos parfaitement utilisables journalièrement en 2022, sans gêner en rien la circulation, et c'est même le moins que l'on puisse dire...

Lors de cette exposition, le musée a édité un petit livret de format A5 environ, d'une bonne vingtaine de pages qu'Alan nous a confié pour le partager dans le Loup-Garreau. Il est très intéressant car il est presque exclusivement constitué d'interviews du personnel (et pas forcément des gens connus) qui se remémore alors (en 1996) des points marquants durant le travail à l'usine. Il est également émaillé de photos, dont beaucoup sont déjà connues.

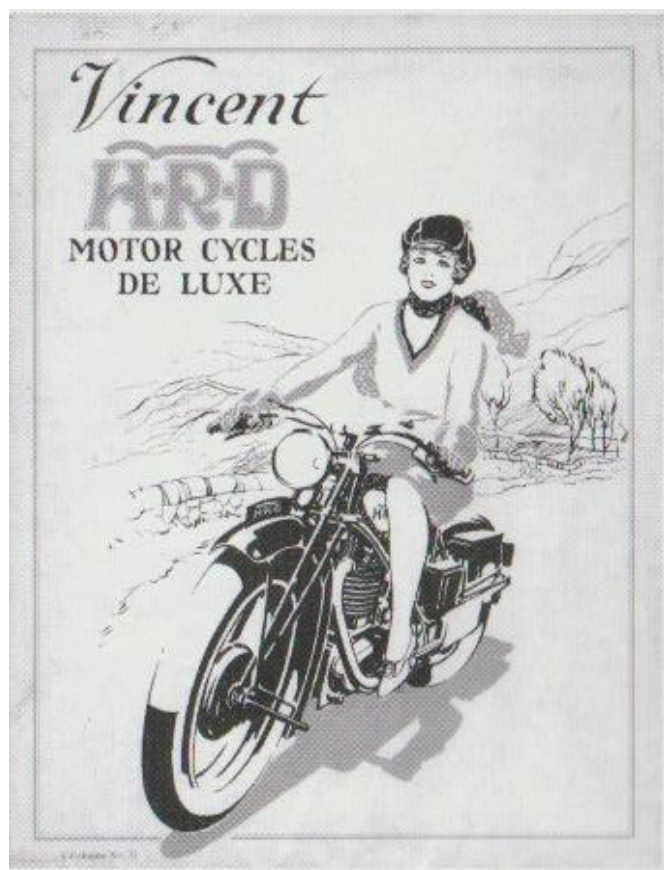
Ce livret ne sera pas reproduit ici, exactement sous sa forme originale, mais toutes les interviews y sont traduites.



*Grosso modo* les interviews et les photos suivent la chronologie de la vie de la marque. Elles sont replacées dans l'ordre du livret.

### Les débuts à l'usine Vincent

"Quand je suis arrivé en avril 1929, vous pouviez compter les ouvriers sur les doigts de deux mains. Il y avait Mr Franck Walker (directeur général), Mr Vincent, Newberry, Stan Stilman, le vieux Timmins, trois apprentis et Mademoiselle Chelsom et c'est tout ! Cela a augmenté progressivement et il y a eu des recrutements autour de 1932 et nous étions alors 40 ou 50." (Bob Clements).



"Quand je suis arrivé, il y avait encore à Stevenage quelques motos dans le *showroom* qui avaient été exposées au salon de l'année précédente..."

Mr Vincent avait dessiné le cadre articulé (NDLR : à suspension arrière) alors qu'il était encore étudiant à Cambridge. C'est alors qu'ils ont acheté la marque HRD de Wolverhampton, créée par Howard Raymond Davies, car elle était en liquidation." (Bob Clements)

NDLR : lorsque Philip Vincent a acheté la marque HRD, les fonds provenaient de son père William, riche exploitant terrien en Argentine. Celui-ci, vu l'âge de son fils (19 ans), avait souhaité nommer un Directeur Général, en l'occurrence Mr Franck Egerton Walker, qu'il connaissait bien. Ce pourquoi Bob emploie le pluriel pour dire "ils ont acheté..."

**Couverture du catalogue  
HRD Vincent 1929**

"Mr Walker était le Directeur Général (en 1929) et il avait une attitude très paternaliste. Il considérait les apprentis comme s'il étaient ses enfants. Il vérifiait qu'ils étaient propres, avaient des vêtements nettoyés et ces sortes de choses." (Bob Clements).

"Je gagnais 12 shillings et 6 pence par semaine à l'usine, alors que je gagnais 7 shillings et 6 pence à la ferme. Tous les jeunes travaillant à la ferme voulaient en partir. C'était dans les années 20 et l'agriculture était en forte régression, la plupart des vieilles exploitations étaient souvent acculées à la faillite." (Bob Clements).

"Nous ne sortions pas plus d'une moto par semaine selon la période de l'année. Elles étaient vendues 70 Livres." (Bob Clements)



**L'atelier d'assemblage en 1933. Préparation de modèles pour le *Motor Cycle Show* à Olympia.**

"En 1929, c'était essentiellement un atelier d'assemblage. La peinture et le chromage et autres dépôts galvaniques étaient réalisés à l'usine de landaus pour bébés *Marmet* à *Letchworth*. Les moteurs provenaient d'une firme au nord de Londres ([NDLR : JAP](#)), les cadres étaient achetés... Tout était acheté. Nous n'avions pas vraiment de machines-outils. J'étais employé à nettoyer les planchers à cette époque." (Bob Clements).

"C'est lorsque Phil Irving est arrivé que les choses ont changé... Cela devait être autour de 1930. C'était l'homme capable de mettre les choses sur le papier et ensuite de les faire passer du papier à la réalité." (Bob Clements).



**L'équipe de la comptabilité en 1945**



## Un Thiers, tu l'auras !

*Par Dany*

Organisé de main de maîtres par Sophie et Pierre Maubert, la rencontre de l'Ascension à Thiers 2022 restera dans les mémoires des participants. Pour les autres, ben...Il y a ce petit compte rendu !



**Nos hôtes : Sophie et Pierre**

Membres plutôt récents dans le Club, Sophie et Pierre ont tout compris l'intérêt d'un club, le partage, l'amitié. L'entraide aussi, lorsqu'il a fallu améliorer le réglage d'une moto récalcitrante au démarrage. Rappelons que Sophie et Pierre se sont déjà impliqués, il y a un an, dans la réalisation du couteau Vincent.

Leur organisation en a fait un long week-end particulièrement convivial où l'on a appris à bien connaître les "nouveaux", et j'ose le croire, à les intégrer dans une bande d'amis de longue date.



La soirée inénarrable du samedi soir confirme allègrement mes propos !

Nous étions tous logés dans un petit gîte dans un cadre magnifique, avec une petite exception pour un couple à l'hôtel, faute de place. À noter qu'il n'y avait que des couples (excepté notre Lord Dominique venu sans Lady Brigitte) et c'est aussi l'un des attraits de ces mini-rallyes, attrait qui se confirme à chaque fois : les femmes viennent en nombre. Et c'est bien agréable !



**Les dames ont gentiment décidé de se mettre ensemble à table, afin de pouvoir parler "mécanique/boulons/carburant/etc." sans que leurs propos ne soient envahissants pour ces messieurs.**

Selon les cas, les repas pris en commun l'ont été chez nos hôtes, dans le gîte ou dans deux petits restos dont le Massif Central regorge - du bon à très bon, à des prix plutôt bas, et même inimaginables ailleurs...

Et en plus, le temps était de la partie, après la petite fraîcheur du matin, un soleil radieux sans trop de chaleur.

Et que dire des routes ! La réputation d'immense circuit pour la moto du Massif Central n'est plus à faire, avec des routes généralement en bon état, sans parler du paysage fabuleux.

### **Au programme :**

**Vendredi matin**, on commence par la **visite d'une coutellerie, la marque « Au Sabot »**.

Au Sabot, on ne produit que pour les détaillants, il n'y a pas de vente directe.

Le couteau, c'est la grande spécialité locale : Thiers produit quasiment tous les couteaux de France et aussi une partie pour l'étranger. Presque toute l'industrie de la région est focalisée "couteau", même si à la fin, ils sont vendus avec des marques régionales dans les autres villes... "coutellières"...

Thiers ne fait que du bon couteau, avec des prix (public) qui démarrent à 60/70 € pour un modèle pliant. En dessous de ce prix, cela risque fort de venir d'Asie...



Cette coutellerie nous a été ouverte alors qu'elle était en arrêt pour le pont de l'Ascension. Visite guidée par les patrons avec explications dans le menu détail de toutes les opérations (découpe acier, trempe, affûtage, montage, etc.). En tout environ 70 reprises manuelles pour une version pliante, c'est là que l'on comprend tout le soin apporté au choix des matériaux, à la finition, l'ajustage, et que l'on devine qu'un couteau à 10 € ne peut être réalisé en France compte-tenu du temps passé ainsi.

Des milliers de couteaux sont produits mensuellement avec une petite vingtaine d'employés, un mixte d'industrie et d'artisanat.



**L'après-midi** a été consacré à un peu de moto pour aller **visiter le château d'Aulteribe**.

Ce magnifique château a la particularité d'être le château le mieux meublé de France avec tous ses meubles originaux. À la disparition de ses anciens propriétaires, le château a été légué à la France à condition que rien ne soit dispersé. Les meubles sont fabuleux, les propriétaires étaient non seulement très à l'aise financièrement, mais avaient un goût très sûr. On peut y voir certains des tableaux historiques qui apparaissent dans les livres d'histoire que nous avons au collège. Tous ne sont pas partis au Louvre !

### **Samedi matin : visite de Coutellia**

C'est le salon international du couteau avec une affluente incroyable. Tout ce qui gravite autour du couteau avec matériaux, démonstration de forge, matériel, etc.

La partie qui personnellement m'a le plus émerveillé est la partie matériaux pour les manches : des bois de toutes sortes, de presque toutes les couleurs. Mais aussi des morceaux de défenses et dents de mammouth fossiles (voir des défenses entières à 20 000 euros !), des dents de phacochères (ivoire), des pierres rares, et plein d'autres merveilles. De très beaux matériaux qu'on n'a vraiment pas l'habitude de voir.

### **Samedi après-midi : petite balade moto**



**Samedi soir : repas pris en commun** avec un petit apéritif qui a bien fait monter les rires, mais cette partie est inénarrable comme je vous l'ai déjà dit... Pour en savoir plus, il fallait y être !



**Le dimanche matin**, sniff c'est déjà fini, **retour à la maison** avec des souvenirs plein la tête.

Enfin, il faut noter qu'un vincentiste breton notoire, ayant consacré sa vie à la restauration et même à la re-création de motos Vincent, et que je ne nommerai pas par pudeur, a voulu venir avec une autre marque et est tombé en panne...

###  pilogue

Depuis presque trois ans, je m'efforce de promouvoir ces petites rencontres locales (et encore certains participants venaient de la frontière espagnole, d'autre de la Bretagne) , car si les grands rassemblements de type Rallye de France ont tout leur intérêt, ces mini rallyes en ont aussi beaucoup :

- Ils s'étalent souvent sur un long WE, donc on en profite plus et cela rend le voyage moins on/off = on n'arrive pas le samedi midi pour en repartir le dimanche midi.
- On est peu nombreux donc de profondes amitiés se créent.
- C'est l'occasion de montrer sa région et ses attraits.
- Cela permet aussi, dans la mesure du possible, de recevoir en partie chez soi et donc de s'ouvrir aux autres.
- Cela donne de nombreuses occasions de se revoir, contrairement au Rallye qui n'a lieu qu'une fois par an.
- Ils sont souvent "bon marché" pour les participants et relativement peu prenant pour les organisateurs.

Ces mini rallyes peuvent prendre différentes formes. Il y en a eu plus ou moins 2 ou 3 par an ces dernières années et nous étions arrivés à définir une sorte de mini règle qu'on suit (ou pas), la bien nommée "**Règle de Saint Vincent**" que voici :

Cela reste bien sûr une proposition (avant d'entrer dans les ordres...)

#### Règle de St Vincent pour mini-rallye local

- Manifestation entre amis indépendante du VOCF
- Venir   Vincent, si possible
- Limitée à 12/15 personnes et selon les possibilités/envies de l'organisateur
- L'organisateur a le choix des invités
- Pour limiter les frais, l'organisateur héberge (en partie ou pas, selon possibilités/envies), sinon partage des frais de logements résiduels entre tous les invités
- L'organisateur voit ses dépenses de visites et repas extérieurs partagées entre les invités
- Pour les invités, il est de bon ton de rapporter, si possible, une spécialité locale à faire découvrir/déguster au groupe
- L'organisateur prévoit de petites visites ou de beaux lieux à découvrir plutôt que de longs périples   moto sans but réel. Ces visites doivent convenir aux deux sexes, pas forcément que des musées de la moto

Je formule le v eu que d'autres vincentistes organisent aussi leur rencontre locale, sinon à quoi sert un club ?

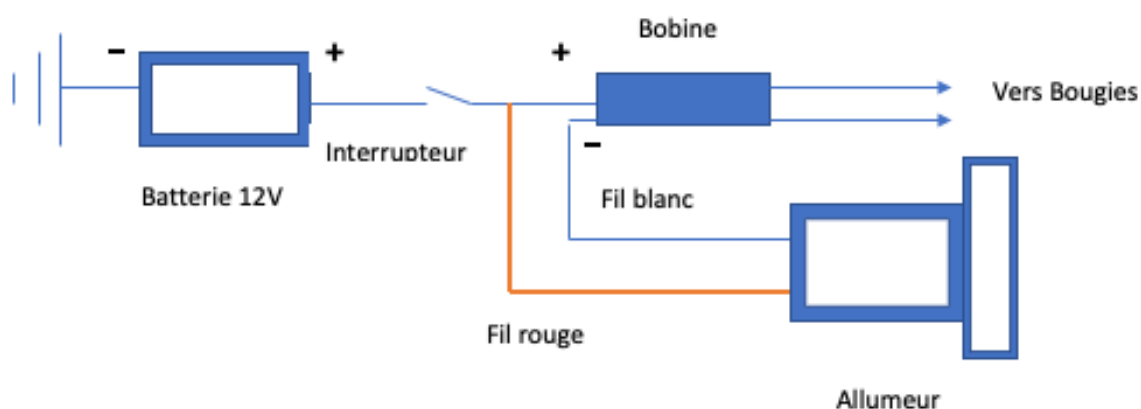
## Montage allumage Grosset pour Twin

*Par Dany*

La procédure est exactement la même que pour le montage de l'allumage Comet vu le mois dernier.

La bobine est différente car elle a deux sorties au lieu d'une. Elle est bien entendu fournie avec le kit.

La principale différence vient du calage de l'allumeur puisque on a affaire à un twin donc 2 étincelles à gérer au bon moment.



### Planquer la bobine

Comme pour la Comet, il est possible de la cacher sous le *mag cowl*, c'est d'ailleurs un peu plus facile car il y a un peu plus de place sur le twin. De plus, la bobine est un peu plus petite que celle de la version Mono.



Pour les D, elle peut aussi être cachée sous le réservoir, la volumineuse poutre/réservoir d'huile étant remplacée par un simple tube sur ces derniers modèles, ce qui augmente l'espace sous réservoir.



C'est toujours plus esthétique que la grosse bobine (d'origine automobile) de l'époque, placée alors sous les cylindres, faute de place.

### Calage de l'allumage

L'allumeur a été mis en place en remplacement de la magnéto (ou de l'allumeur précédent) et le câblage des fils réalisé (voir LGE n°28).

Amener le piston au PMH Compression (avec un disque gradué – une méthode a été décrite dans un ancien LGE, ou sur les Fiches Techniques sur le site).

Mettre le contact et tourner l'axe de l'allumeur qui pointe dans le carter de distribution dans le sens de la marche (à ce stade, le pignon nylon n'est pas encore monté). Mettre une bougie dans chaque antiparasite et faire toucher le corps de la bougie sur une partie métallique pour avoir la possibilité de créer une étincelle.

Le moyeu de l'allumeur présente 2 traces de peinture, l'une blanche l'autre rouge.

Si on met le contact et qu'on tourne ce moyeu, on entend claquer les étincelles aux bougies (la LED s'éteint à ce moment-là). L'étincelle du cylindre arrière correspond à la tache rouge et donc l'avant, à la blanche.

Se placer au PMH AR et aligner le trait rouge du moyeu sur le trait rouge du corps de l'allumeur (cyl. Arrière). Couper le contact.

Mettre le pignon plastique en place avec les 3 vis BTR (Loctite bleu) sans trop changer de position de l'axe.

Desserrer les 3 vis BTR à collerette (voir photo LGE n°28) pour permettre au corps de l'allumeur de tourner un peu.

Ramener le moteur, en rattrapant les jeux, à 5° AVANT PMH Cylindre Ar.

(Méthode : se placer bien avant 5°, par ex à 15° et revenir à 5°, en faisant tourner doucement le moteur dans le sens de la marche). Remettre le contact.

Puis tourner très doucement le corps de l'allumeur vers l'arrière (vue côté transmission primaire) également pour rattraper les jeux. Au moment où la LED s'éteint (on entend claquer la bougie) : on est parfaitement réglé.

Serrer alors les 3 vis BTR à collerette pour fixer le point d'allumage.- En refaisant un tour complet de vilebrequin, on doit arriver à une autre étincelle à 5° AVANT PMH Cylindre Av.

Et un deuxième tour pour repasser à 5° Avant PMH Cylindre Ar pour bien vérifier que tout est bien réglé, sinon reprendre le calage en desserrant les 3 vis à collerette et en réajustant.

Vous noterez au passage que le dispositif Grosset à une étincelle perdue (c'est-à-dire qu'il se produit une étincelle au PMH échappement, étincelle inutile mais non gênante)

Les conseils de maintenir le contact coupé lorsque le moteur est arrêté (cf. LGE n°28) restent valables bien entendu pour éviter soit de vider la batterie soit de griller la bobine !

Il existe d'autres marques d'allumage électronique, le principe de calage est toujours le même. L'allumeur Grosset, très fiable est aussi l'un des plus simples à mettre en place.

## La première Black Shadow, 2<sup>ème</sup> épisode

*Par Lord Dominique (article de 'The Classic MOTORCYCLE' de mars 1990 par Cyril Quantrell)*

*Nous en étions restés au moment où Bob Culver achète à Sid Broomfiels, chez Conway, la Black-Shadow avec laquelle Arthur Bourne, éditeur de 'The MotorCycles', avait voyagé en Italie en 1948...*

Arthur était tellement marié avec les quatre cylindres, sa *Matchless Silver Hawk*, puis une paire d'*Ariel Square Four*, qu'il ne pouvait se souvenir s'il avait jamais piloté un gros V twin « Vinny ». Cependant il le fit et le compte rendu de son voyage de plus de 3850 km (2400 miles), entrepris à une période de l'année où certaines routes étaient encore enneigées, parut dans le numéro du 8 avril 1948. La machine que pilotait Arthur n'avait que trois semaines lors de son départ, mais, avec un moteur assemblé par *Stan Duddington*, l'homme responsable de l'assemblage de tant de moteurs de course de l'usine, on s'attendait donc à lui voir des performances impressionnantes.

Et en effet, à l'Île de Man en juin, *Charlie Markman* fut chronométré lors de son plus rapide essai à plus de 120 mph (193 km/h) tandis que le reste de l'équipe (*équipe de Motorcycle news ? L'auteur de ces lignes n'est pas nommé -NDLR*) avait fait des essais incroyables plus tôt le matin à des vitesses qu'ils n'avaient jamais atteintes auparavant.

En fait, nous sommes retournés à notre siège social de Clerkenwell (*siège social de Motorcycle News ? Clerkenwell est un quartier de Londres – NDLR*) en étant conquis, clairement pro-*Stevenage* ; une attitude renforcée par le fait que le *sparring-partner* de Charlie, la star en herbe du *Continental Circus*, *Phil Heath*, a couru avec une Rapide dans le *Clubman TT*, et a terminé deuxième.

Revenu de l'Île, les essais de JRO 102 continuèrent sur route ainsi que ses démonstrations pendant la plus grande partie de l'année. La machine fut également le moyen de transport favori d'*Ernie Welch*, le chef du département dessin, qui, ensuite, alla chez Norton puis chez BRM.

*Ted Hampshire*, contremaître de la chaîne d'assemblage, l'acheta à l'usine, lui adjoint un side-car et s'en servit régulièrement pour des trajets entre *Stevenage* et son domicile d'Oxford.

Peut-être fut-ce Ted qui remplaça la fourche Brampton par la fourche Girdraulic des séries C. les fourches Girdraulic étaient vraiment bonnes pour le side-car bien qu'elles n'améliorassent pas la tenue de route en conduite solo.

Après la mort de Ted Hampshire en 1968, Alan Richmond, alors éditeur de MPH, le magazine du Vincent Owners' Club, devint possesseur de JRO 102 pendant une dizaine d'années.



*Brampton girder forks were used on the Series B Vincent HRD. The original black anodizing cleaned up beautifully.*

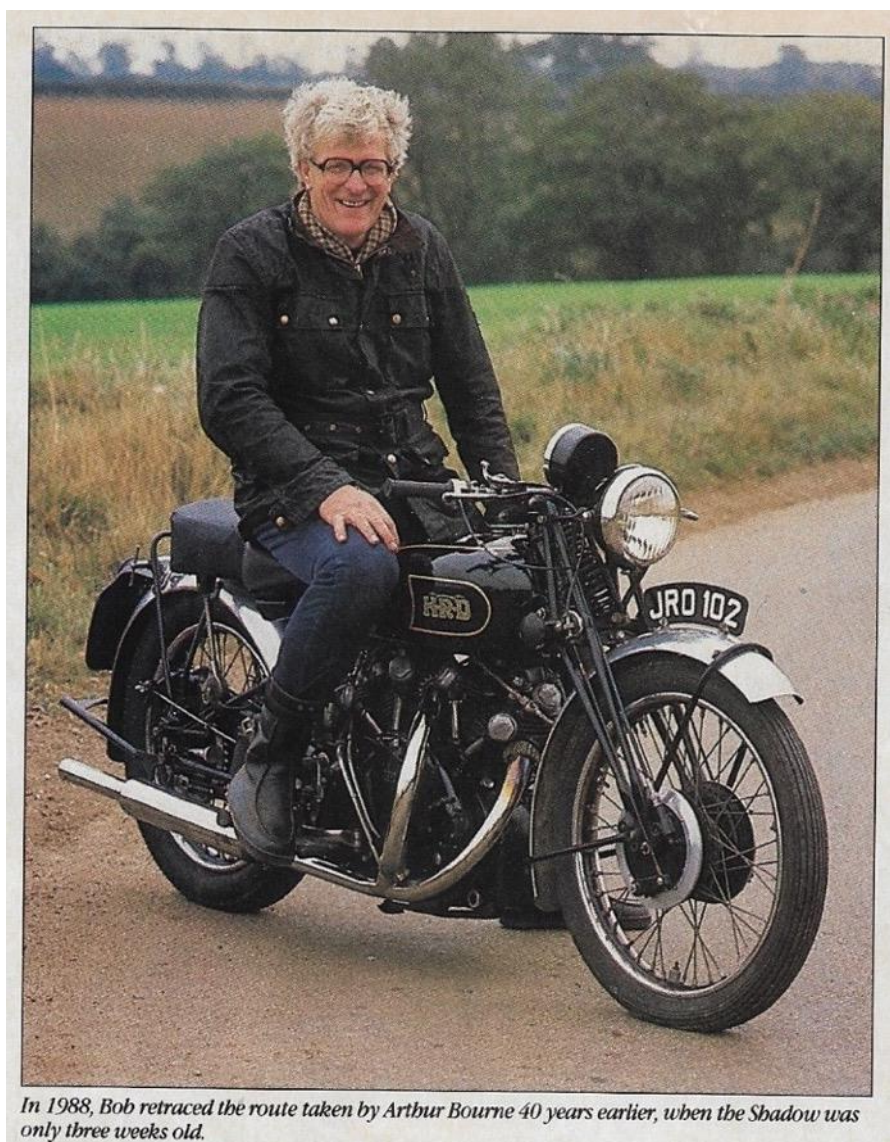
Puis, elle alla chez *Conway Motors* où elle resta jusqu'à ce que *Bob Culver* la découvre. C'était une machine tout à fait pilotable lorsqu'il l'acheta, Bob l'utilisa donc pendant quelques mois avant de décider de la restaurer ce qui, pour un mécanicien pourvu d'un excellent atelier privé, était à sa portée. Les roulements de bielles et de paliers de vilebrequin furent changés, les cylindres réalésés, et la machine retrouva la fourche Brampton que devait avoir toute Vincent HRD de série B.

Le carter noir anodisé fut magnifiquement nettoyé, et un compteur de vitesse 5 pouces correct fut trouvé et remis en place ; le réservoir fut repeint.

« Mais je n'ai pas essayé de la rendre en état concours car c'est essentiellement une machine destinée à rouler », dit Bob. Mais même ainsi, elle semblait très propre et brillante, bien qu'il y ait une chose à noter avec bonheur : l'échappement avant montrait le bleuissement révélateur d'un Vincent big twin dont on a exploité les performances comme il se doit.

La plupart des premières Black Shadow furent expédiées outremer, en Australie, au Canada, en Argentine et aux USA et une ou deux en France ([NDLR : il y en a eu deux, qui sont toujours en France](#)) et ce ne fut que la vingtième sortie de la chaîne qui put arriver chez un revendeur Anglais : *Conway Motors* naturellement.

Grâce à l'archiviste du Club Vincent, *John Marshall*, Bob sait exactement où elles sont allées et que beaucoup d'entre elles ont survécu. Quelques-unes sont évidemment dans des musées, mais d'autres sont toujours sur la route. Je me demande si elles ont aussi leurs tubes d'échappement bleuis et si elles ont été soumises aux exercices auxquels a été soumis JRO 102 pendant ces quarante années jusqu'en 1988, quand Bob décida de refaire la même route qu'elle avait empruntée dans les mains d'Arthur Bourne, alors qu'elle était encore neuve.



*In 1988, Bob retraced the route taken by Arthur Bourne 40 years earlier, when the Shadow was only three weeks old.*

(à suivre...)



## Photo pour la BMF

*Par Dany*

Cette photo prise par un membre du Gavap Moto lors de la France à Motos Anciennes 2021 a déjà été publiée dans le LGE. Peter Appleton l'éditeur de MPH m'a demandé si elle pouvait être reprise pour MPH, ce que j'avais bien sûr accepté.

La BMF (l'équivalent anglais de la FFM - Fédération Française de Motocyclisme) l'a trouvée magnifique et l'a utilisée pour sa publicité avec l'accord de Peter.

Ne goûtons pas notre plaisir de voir que la BMF promeut son action en l'illustrant aussi avec des motos classiques...Je ne suis pas sûr qu'en France cela serait possible...

**United We Ride!**

Join the BMF – Britain's leading motorcycling lobby group – and you're supporting the rights of all UK motorcyclists – vintage, classic or modern.

**bmf**  
british motorcyclists federation

Photo by Dany Vincent/MPH

The BMF has been fighting for riders' rights for over 60 years, at local and national levels. We represent motorcyclists within many Government advisory groups in the UK, both as a stand-alone organisation and through our membership of the National Motorcyclists Council. European legislation can still affect us, and we are a key member of FEMA – the Federation of European Motorcyclists' Associations.

The BMF is a member organisation, run by a Management Team of experienced motorcyclists, all volunteers who claim no expenses, backed up by a small, efficient office team.

Keep up with the very latest news or post your own events on our lively Facebook page, join the conversation on Twitter and follow us on Instagram. Plus there's our in-depth magazine, Motorcycle Rider.

**bmf** **Riding Now**  
- Planning for the Future



[www.britishmotorcyclists.co.uk](http://www.britishmotorcyclists.co.uk)

Certains noteront que l'on n'est pas du bon côté de la route pour une campagne de publicité britannique, ce qui ne semble ne pas avoir ému le publicitaire...

## Voyager en Egli

*Par Hervé Blondeau*

Moto puissante et performante, l'Egli Vincent Godet 1330 Sport GT a tout pour le voyage au long cours. Il ne manquait à la mienne qu'une bagagerie adaptée à son porte-bagage.

Un bon sac polochon et des sacoches adaptables souples sont bien sûr une solution mais la fixation reste problématique et le résultat esthétique n'est pas complètement satisfaisant, ni vraiment sûr. J'ai donc décidé de réaliser un ensemble en cuir avec un look vintage, une contenance suffisante, et un système de montage pratique et fiable.

Je me suis alors adressé à mon sellier préféré Andréas Corso et nous avons ensemble défini les formes et volumes du top-case et des valises latérales, en travaillant sur la moto avec des maquettes en cartons. Andréas a ensuite fabriqué des outillages spécifiques (gabarits de formes en bois) pour les ébauches d'éléments en cuir moulé. Puis il a réalisé l'ensemble, juste à temps pour le salon de Lyon (photos ci-dessous).

Pour le montage sur le porte-bagage Godet, j'ai fabriqué des platines en alu et utilisé des systèmes SW-Motech (démontage/montage hyper rapide) : un seul levier de déverrouillage (on le voit en bas sur la photo) libère les 4 fixations (3 sur les sacoches). Plus d'info sur : <https://sw-motech.com/>



Voilà, il ne reste plus qu'à tester l'ensemble en charge ! Ce sera fait pour le Rallye Vincent du 14 juillet. (NDLR : un compte rendu après le test ?)



Un grand MERCI à Andréas pour cette réalisation.

Pour les détails en cours de fabrication, voyez sa publication :

<https://www.facebook.com/sellerie25440/posts/4861587327270809>

Et n'hésitez pas à le consulter pour vos projets :

**Andréas Corso Art Cuir Design - 8 Chemin des Vignes - 25440 ROUHE - tel. 06 37 87 96 02**  
[andreas.corso.artcuirdesign@gmail.com](mailto:andreas.corso.artcuirdesign@gmail.com)

## Prenez la « Route Vincent »

Par Alain Grare

*A Personal Message from the  
Sales Manager, Vincent Engineers.*

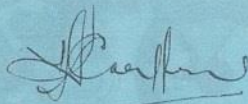
DEAR SIR OR MADAM,

This brochure has been designed to help you with the choice of your machine. You may be looking for a cheap and reliable means of transport for everyday use, or as a motor cycling enthusiast, have your heart set upon the Black Prince, the finest motor cycle in the world. Whatever your choice, you can be sure that every product marketed by Vincent Engineers of Stevenage is the best in its class.

Once a Vincent owner always a Vincent owner, for we take a friendly and personal interest in you and your machine. We have the best dealer organisation in the country (look for the window signs illustrated on the front cover), and are represented in over thirty countries throughout the world, so you may tour abroad with confidence. Our Service Organisation is recognised as being second to none, and we can assure you of the same high standard of service for all NSU products sold in this country. Incidentally, as you may know, NSU are the largest motor cycle manufacturers on the Continent, and if you are interested in racing —well, need we say more !

Please let us send you more detailed information on the machine you are going to own. Fill in the coupon below and send it to me personally.

Yours sincerely,



TO : THE SALES MANAGER,  
VINCENT ENGINEERS (STEVENAGE) LTD.  
STEVENAGE, HERTS.

Please send me full details of :

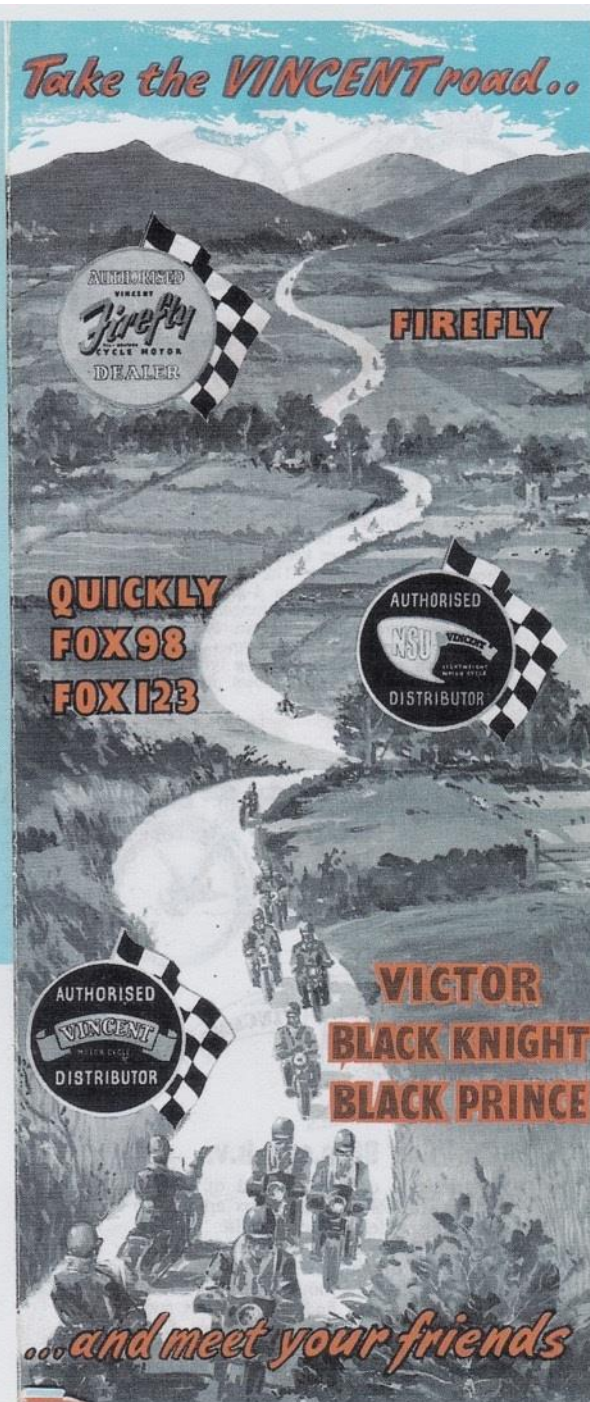
- |              |                     |
|--------------|---------------------|
| *(a) Firefly | (e) Vincent Victor  |
| (b) Quickly  | (f) Black Knight    |
| (c) Fox 98   | (g) Black Prince    |
| (d) Fox 123  | (h) Black Lightning |

and the address of my nearest Authorised Dealer.

NAME .....

ADDRESS .....

\*Delete those not applicable.



**Take the VINCENT road..**

**AUTHORISED VINCENT Firefly DEALER**

**QUICKLY FOX 98 FOX 123**

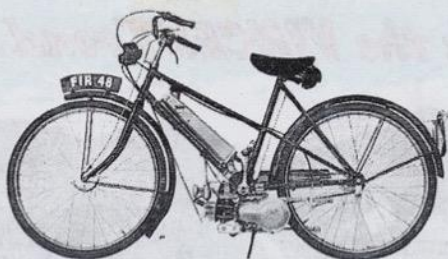
**AUTHORISED NSU VINCENT DISTRIBUTOR**

**AUTHORISED VINCENT DISTRIBUTOR**

**VICTOR BLACK KNIGHT BLACK PRINCE**

*and meet your friends*

Cette brochure a été réalisée pour vous aider dans le choix de votre machine. De la fiable petite machine pour le « tous les jours » à la machine élue de votre cœur mais, toujours, en parfaite confiance, avec le meilleur réseau qui vous accueille avec une amicale considération...



VINCENT  
**Firefly**  
ALL-WEATHER  
CYCLE MOTOR

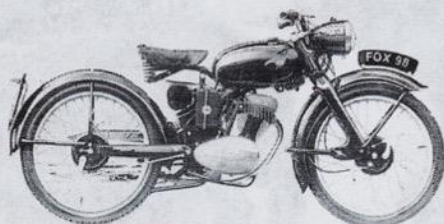
The safest all-weather cycle motor which becomes an integral part of your machine. Positioned below the bottom bracket, there is no splash, your clothes keep clean, and back wheel wobble is avoided. The larger capacity engine eats the hills and a  $\frac{1}{2}$ -gallon petrol tank gives you a long cruising range. The large flexible low geared roller drive ensures smooth, shockless transmission, overcomes slip in wet weather and provides a long tyre life of 5,000 miles plus. Running costs are in the region of 3 miles a penny.



NSU **Quickly!**

Safety, comfort, silence, complete reliability, light weight and ease of operation render this beautifully finished autocycle the obvious choice for all who require personal transport at minimum cost.

The machine has powerful motor cycle brakes, sprung front forks, "silenced air" carburation, a 2-speed twist-grip operated gearbox and a clutch which enables the machine to be used as a motor cycle. The standard specification includes full lighting set, electric horn, swinging saddle (adjustable for height), luggage carrier, safety lock, central stand and balloon tyres.



**Fox 98 c.c. o.h.v.**

Luxurious in conception and of proved stamina, the 98 c.c. o.h.v. Fox appeals to discerning riders who require Vincent performance and quality combined with minimum running costs. This high-quality lightweight motor cycle is of most up-to-date design and incorporates such refinements as bottom link front fork, swinging arm rear suspension, helical gear primary drive and 4-speed gearbox.



**Fox 123 c.c. Two-Stroke**

Similar in specification to the 98 c.c. model, the 123 c.c. Fox offers the advantages of a slightly larger engine with the simplicity inherent in two-stroke engine design. This machine, as well as the 98 c.c. model, is available with dual seat equipment and chromium plated rims as extras.

Suit cette page entière de puissantes machines dont les descriptions font rêver : « ...le moteur mange les côtes... », « Une commande des deux vitesses par poignée tournante et un embrayage permettent d'utiliser la machine comme une moto... », « ...répond à la demande de pilotes avertis qui souhaitent obtenir les performances « Vincent » combinées avec les coûts d'utilisation les plus réduits... »

(À suivre...)

## Championnat de France side-cars anciens Team Laur-Ferrieu, Saison 2022

*Par Didier Camp*



### Bonjour Le Loup Garreau !

Après ce 1<sup>er</sup> week-end d'Avril, à Alès, (voir LGE n°28), où la forme de l'équipe et le potentiel de l'attelage Classic (moteur VINCENT GODET 1330, châssis BELLAS), s'étaient fait remarquer sur la piste et dans les esprits, le retour sous le soleil Toulousain, nous a ramené à la réalité des soucis rencontrés. Voici donc quelques nouvelles.

Les problèmes de casse des rotules de fixation de la culasse avant sur le châssis, au niveau de la colonne de direction et les fissures sur une fixation du châssis, provisoirement réparées à Alès, ont demandé toute l'attention d'Hervé.



Mais, Maître Covid étant venu lâchement assaillir Hervé, le planning se trouva bousculé, perturbé, ralenti, et les rendez-vous de Croix-en-Ternois et du circuit Paul Ricard durent, à contre-cœur, être annulés.

Toutes les modifications et améliorations ne sont pas encore validées, mais, le système de rotules fixant la culasse avant sur le châssis, va se voir modifié, et être certainement équipé de silentbloks, qui devraient permettre d'absorber tout ou partie de vibrations et des contraintes thermiques.

Les fissures et la chape défailante du châssis, a été modifiée et réparée, ... tournage, fraisage, soudage, ...



Mais du travail et de la recherche reste encore à faire sur l'unité moteur boîte. Rendre la machine plus fiable, plus performante, plus facile à entretenir. Le potentiel est là, les derniers résultats l'ont montré. Le couple moteur avec les accélérations qui en découlent aux départs, et les reprises en sortie de virages, le freinage et la tenue de route ont bien montré que les flat twin et les multicylindres hyper préparés, n'avaient pas toujours leur mot à dire !

*Pour preuve, le même châssis, lui aussi équipé d'un moteur de Vincent vient ce dernier WE de Mai, de terminer le Pré-TT Classic de course sur route, sur l'Ile de Man, avec une belle 2eme place à la manche 1, et une 1ère place à la manche 2. Danny Quirk et Dany son passager se sont vu aussi décerner le trophée des meilleurs « new comers », et meilleure machine.*



Le but du Team Laur-Ferrieu, est d'être de retour, en pleine forme, sur les paddocks, à Carole, du 8 au 10 Juillet.

Et d'être présent à Chimay, en Belgique du 15 au 17 Juillet...

Nous pouvons continuer de les encourager. Carole, c'est le week-end avant le Rallye du VOCF ...et c'est en Région Parisienne, fief de bien des Vincentistes !!!

Venez nombreux, pour les courses à venir, leur faire un petit coucou dans les stands, et les encourager du bord de la piste.

Texte de Mamy Green - Photos : Hervé LAUR, Dany QUIRK / Facebook

Vous trouverez le programme 2022 ci-dessous :

- 12 et 13 Mars Side-Car party, entrainement, circuit Val de Vienne ;
- 1 au 3 Avril circuit d'Alès ;
- ~~29 Avril au 1<sup>er</sup> Mai~~ ~~circuit Croix en Ternois ;~~
- ~~10, 12 Juin~~ ~~circuit Paul Ricard ;~~
- 8 au 10 Juillet circuit Carole (région parisienne) ;
- 16 et 17 Juillet circuit de Chimay (à confirmer)
- 9 au 11 Septembre circuit Pau Arnos ;
- 7 au 9 Octobre circuit Val-de-Vienne.

Vous pouvez nous retrouver, et nous suivre sur <http://teamlaurferrieu.com/> et sur Facebook

## Bienvenue à nos Nouveaux Adhérents

Jacky Iuri (84) : [charley84@orange.fr](mailto:charley84@orange.fr)

Pascal Piché (78) : [pppiche@orange.fr](mailto:pppiche@orange.fr)

## Manifestations à venir

**La situation sanitaire s'est améliorée, vérifiez toutefois que la manifestation a bien lieu, auprès de l'organisateur.**

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

328, Rue de Belleville -75020 Paris

**JUIN 21 AU 29 (2022)** : Rallye itinérant dans les Alpes.

Aller : Route des Grandes Alpes – Retour : Route Napoléon.

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

**JUIN 30 AU JUILLET 03 (2022)** : Rallye Egli-Vincent-Godet dans le Jura.

Contact, Guy : [guy.dano@orange.fr](mailto:guy.dano@orange.fr), +33 6 80 35 38 69

**JUILLET 15 AU 17 (2022)** : 46<sup>ème</sup> Rallye Annuel de la Section de France du VOC.

Toutes infos sur le site, page "ACTU", et d'autres...à venir.

Contact, Stéphane : [membre.stephane@orange.fr](mailto:membre.stephane@orange.fr), +33 6 26 44 98 83

**SEPTEMBRE 2 AU 4 (2022)** : Rallye VOFC/VCF (Velocette) en Normandie

Contact, Jean : [pirot.jean@orange.fr](mailto:pirot.jean@orange.fr)

### RENCONTRE VELOCETTE – VINCENT

Les 2, 3 et 4 septembre 2022 au « Lycée Agricole »

27500 Château de Tourville-sur-Pont-Audemer

Organisateur, Hervé Sévenier.

*Forfait week-end 3 jours avec lit (vendredi soir à dimanche midi) : 170€ (par personne)*

*Forfait week-end 2 jours avec lit (samedi midi à dimanche midi) : 140€ (par personne)*

*Forfait week-end 3 jours sans lit (vendredi soir à dimanche midi) : 130€ (par personne)*

*Forfait week-end 2 jours sans lit (samedi midi à dimanche midi) : 120€ (par personne)*







- **HERVE BLONDEAU vend :**

Une **Vincent Egli-Godet Café Racer**, moteur 1000 cc, Boîte 5 vitesses, livrée par GODET en décembre 2007, Carte Grise Collection de 1968, 10000 km.

Contact, Hervé : 06 73 89 17 41, [blondeauh8@gmail.com](mailto:blondeauh8@gmail.com)



- **FRANÇOIS GROSSET recherche :**

- un cadre de BMW R60/5 avec CG
- des sacoches Craven + porte bagage pour Vincent B/C

Contact, Hervé : [pontricoul@gmail.com](mailto:pontricoul@gmail.com)

- **JEAN-CHRISTIAN ROGOZ vend :**

Une **Egli-Vincent John Mossey**.

Contact, Jean-Christian : [jecho@club-internet.fr](mailto:jecho@club-internet.fr)



- **LORD DOMINIQUE essaye de vendre désespérément, y compris dans les châteaux classés (il y a des témoins !)** :









- une planche d'acajou de Cuba. Ce bois précieux est rarissime car interdit d'exportation aujourd'hui.

Contact, Dominique : [ateliermalcor@gmail.com](mailto:ateliermalcor@gmail.com), Curieux et impertinents s'abstenir, de même que les ébénistes en herbe et autres apprentis couteliers à faible expérience.



**Vous avez vendu votre bien ?  
Merci de le signaler aux rédacteurs, cela leur évitera d'aller  
chercher l'info...  
[loupgarreau@gmail.com](mailto:loupgarreau@gmail.com)**

## Bonnes adresses

-  **Godet Motorcycles** : Restauration Motos Vincent. Construction Egli-Vincent-Godet et vente de nouveaux équipements de haute qualité, fabriqués par eux-mêmes, sur eBay : [https://www.ebay.fr/sch/godet.motorcycles/m.html?\\_nkw=&\\_armrs=1&\\_ipg=&\\_from.www.godet-motorcycles.fr](https://www.ebay.fr/sch/godet.motorcycles/m.html?_nkw=&_armrs=1&_ipg=&_from.www.godet-motorcycles.fr) – Le Houlme, 76770 Malaunay.
-  **Alton France** : Alternateur, démarreurs pour moto anglaises – [www.alton-france.com](http://www.alton-france.com). Parc d'Activités de Kerscao, 13 rue Jean Fourastié, 29480 Le Relecq-Kerhuon.
-  **Restom** : Traitements réservoir, peintures époxy, etc. [www.restom.net](http://www.restom.net) – 20 rue du Premier Mai, 71500 Louhans  
PS : 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 bien 'Restom Île-de-France' (Restom IdF) est présent.
-  **François Grosset** : Démarreurs électriques pour *Twin*, allumages électroniques pour *Twin* et *Mono* Vincent HRD – [pontricoul@gmail.com](mailto:pontricoul@gmail.com)
-  **Le Clairon** : Bar ambiance moto rétro : le repère du club VOCF et de bien d'autres... 328 rue de Belleville, 75018 Paris – Facebook : [leclairon.free.fr](http://leclairon.free.fr)
-  **Tracy Tools** : Tarauds filières outils en BSW, BSF, BA, BSP, UNC, UNF, etc. Ils proposent deux qualités : chinoise (usage occasionnel) ou britannique (bonne qualité). [www.tracytools.com](http://www.tracytools.com)
-  **Andy Davenport** : 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. <https://vincentblackshadow.co.uk/>
-  **PMX-Racing.com** : Tous travaux sur moteur (orienté moto) – Rectification - BV - soudure cadres. Guillaume Payan, membre VOCF, travaille là-bas. Contact : [cyrille@pmx-racing.com](mailto:cyrille@pmx-racing.com), 02 32 42 12 27 – 27310 Bourg-Achard



### Ont contribué à ce numéro :

Hervé Blondeau, Didier Camp, Alain Grare, Dominique Malcor, Jean Pirot,  
Catherine Remillieux-Rast, Dany Vincent, Alan Wright.

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