

LE LOUP-GARREAU

34

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.

novembre 2022



Ce magazine émane du VOC France (VOCF). Il est totalement indépendant, ne vise aucun profit et se veut le bulletin de liaison, en français, des amateurs de véhicules Vincent HRD et dérivés.

L'adhésion au club VOCF est le soutien indispensable pour permettre son fonctionnement (assurances, hébergement du site, frais divers, aide éventuelle pour les manifestations, etc.).

En contrepartie, ses adhérents :

- ont accès au Loup-Garreau Électronique (LGE) ainsi qu'à de nombreuses informations techniques pour les aider à utiliser le plus souvent possible leur Vincent,
- peuvent visiter les pages qui leur sont réservées sur le site du Club : www.vincent-owners-club-france.com, régulièrement mis à jour,
- obtiennent les informations et accès de façon privilégiée aux diverses manifestations organisées par le Club ou par ses membres,
- profitent de réductions à la boutique du Club, visible sur le site.

Cette parution n'est pas liée au 'Vincent H.R.D. Owners' Club' (VOC) (siège social au Royaume-Uni) mais le LGE conseille à ses lecteurs l'adhésion à ce dernier (www.voc.uk.com) pour être informé de la vie des autres sections dans le monde, recevoir la revue mensuelle MPH (en anglais) et bénéficier de remises sur les pièces détachées vendues par 'The VOC Spares Company Limited' (www.vincentspares.co.uk).

Le mot du Président	3
Cadeau anonyme	3
Quand la crainte vous fait sortir l'encrier et la plume	5
Fonds de jante et crevaisons à répétition	10
Embrayage Vincent	14
Team Laur-Ferrieu, Saison 2022.	18
Genèse du Trophée du Tigre	20
Le Trophée Marcel Québire lancé au siècle dernier	22
Enfin un restaurateur courageux !	23
Bienvenue à notre Nouvel Adhérent	24
Manifestations à venir	24
Petites Annonces	24
Bonnes adresses	28



Photo ci-dessus : Durant un rallye, soudain l'angoisse s'insinue : « Et si la chambre n'était pas « matching number » ? »

Photo de couverture : Comment Philip Vincent a-t'il eu l'inspiration du carter sans varices en 1948 ? Eh bien c'était un beau soir d'été, grâce à la très inspirante Miss Wendolene Ramsbottom de la compta. (document fourni par Paul Hamon).

Le mot du Président

Chers amis sportifs,

La section française du VOC international (H.R.D. Vincent Owners Club) est née grâce à l'impulsion de Patrick Godet en 1977, elle va donc avoir 46 ans bientôt.

Le VOFC (Vincent Owners Club France), officiellement créé en 1997 par Michel Goin pour des raisons administratives (assurances lors des manifestations, etc.), regroupe les membres français de la section française du VOC et d'autres membres français qui ne sont pas adhérents au VOC international.

Le VOFC est donc un club d'âge mûr qui ne s'est jamais aussi bien porté puisque nous dépassons les 100 membres depuis quelques mois.

C'est un point rassurant dans un monde en changement rapide où les repères sont vite perdus, le tout dans un climat très anxiogène.

Les mauvaises nouvelles s'accumulent : pandémies, guerre en Europe, menace sur le climat, etc. sans que l'on puisse d'ailleurs avoir réellement d'influence sur ces événements à titre individuel.

Au niveau du changement de climat, le dégagement de gaz carbonique a peut-être une influence,

Mais, en tous cas, les utilisateurs que nous sommes sont pointés du doigt alors qu'un seul porte-conteneurs pollue autant qu'une métropole et qu'ils sont des dizaines de milliers à sillonner les mers pour transporter des matériels, pas toujours indispensables, lesquels pourraient être aussi fabriqués sur place.

Globalement, les véhicules anciens roulent très peu et ne représentent qu'une partie infinitésimale de cette pollution.

De plus, il a été démontré qu'il est même bien plus écologique de réparer un véhicule existant plutôt que d'en construire de nouveaux, qui, en raison de leur seule fabrication, consommeront plus d'énergie qu'ils en feront économiser au cours de toute la durée de leur utilisation.

Mais n'espérons pas trop qu'une décision logique soit prise en compte à long terme...

Nos motos ne consomment presque rien par rapport à la construction de nouvelles machines et aussi en raison de leur faible fréquence d'utilisation. Mais elles apportent aussi un peu de différence, d'inhabituel et d'original dans un monde qui va de plus en plus s'uniformiser et surtout elles nous apportent du plaisir, de la joie et provoquent la convivialité.

Je crois que c'est cette réflexion, pas forcément exprimée mais ressentie, qui apporte sa part à la dynamique de notre club, club soutenu par la FFVE pour que les véhicules anciens puissent encore rouler longtemps et faire le bonheur de leur utilisateur.

Alors, profitons-en !

Dany



Dernière minute !

Sur la proposition de Didier Camp, lors de sa dernière Assemblée Générale le **VOC international a décerné l'Avon Award 2022 au Team Laur-Ferrieu qui défend brillamment la marque Vincent sur les circuits en championnat Classic side-car.**

La preuve qu'adhérer au VOC international permet d'être informé et reconnu !

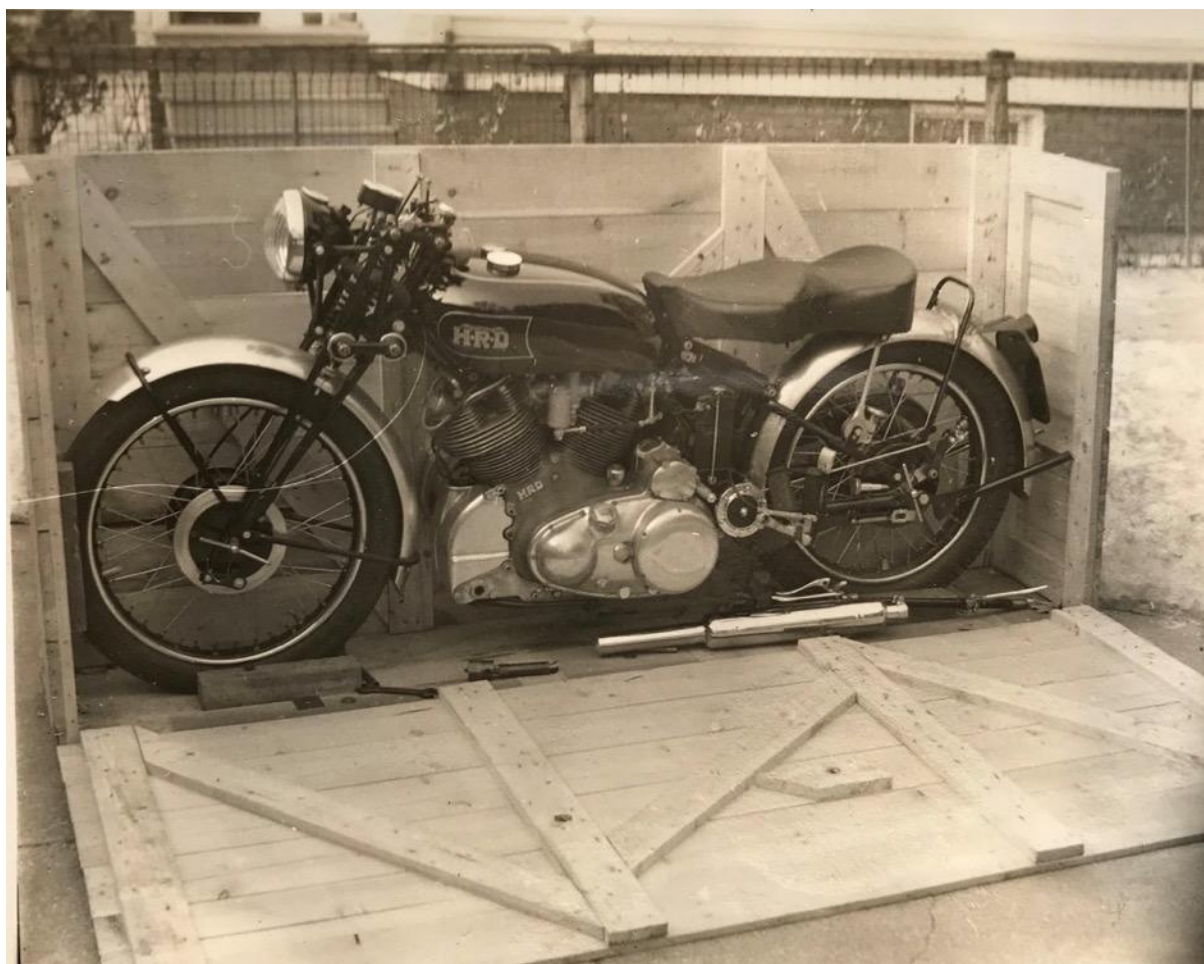
Cadeau anonyme

Par Paul Hamon



Et oui, notre ami Paul est un grand spécialiste des fouilles curieuses mais, cette fois-ci, il semblerait bien qu'il ait déniché la perle rare !

Et Paul d'ajouter :



« Le contraste du poli des carters extérieurs avec la fonderie brute !!
On n'a rien fait de plus beau depuis.
C'est à se damner !!! »

Cher lecteur, crois-tu qu'elle est « matching number » ?

Quand la crainte vous fait sortir l'encrier et la plume

Par Christian Bastien vieux Vincentiste bruxellois.

Après lecture du n° 29 du Loup-Garreau électronique, je compris que le manque de contribution des membres à fournir des articles pour enrichir le rédactionnel de la revue pouvait amener à un retour en arrière. Le spectre d'une publication aléatoire du LGE m'a donné l'envie de raconter mon parcours motocycliste.

C'est donc sous la menace à peine déguisée de notre président de tout arrêter faute de rédacteurs, et surtout par peur de voir disparaître le LGE que j'attends chaque mois avec impatience que j'ai pris mes responsabilités. Faut dire que tout petit déjà, j'avais été déstabilisé par la disparition de Pif Gadget, c'est donc assis devant mon clavier que j'entreprends de vous raconter les chemins tortueux que j'ai empruntés pour arriver à ma Vincent et les conséquences de cette acquisition sur ma vie et accessoirement sur ma santé financière ! Mais commençons par le début, dans ma famille seul mon



NSU Quickly

grand-père était motorisé, il possédait une splendide BSA Golden Flash noire, suspension coulissante, attelée à un side Steib et chose rare à cette époque, ce side était équipé d'un frein hydraulique !

Je ferai l'impasse sur les différents vélomoteurs que j'ai usé, excepté ce NSU-Quickly puisque notre patron à tous, Mr PVC himself lui trouva en son temps quelques qualités et qu'il en devint même constructeur/importateur ! Mais poursuivons, j'arrivais doucement vers cet âge magique (18 ans à cette époque),

et plutôt qu'une moto, une Coccinelle salua cet anniversaire. Ensuite ma route croisa une BSA Thunderbolt OIF, toute mon enfance refit surface en un instant, les balades avec "bonpapa", mais il faut avouer que la fiabilité n'était pas sa qualité principale !

Mais je suis têtu, un préavis généreusement payé m'envoya directement chez l'importateur belge Triumph/Norton accompagné de mon jeune frère, tous les deux bien décidés à acheter une Commando, moi je repartis au guidon d'une Triumph Trident T160, superbe moto que je m'empressais de transformer en Rob North " replica ", partie cycle Miles et tout le toutim.

Pour voyager la Triumph 3 pattes RN « c'était pas top », une nouvelle occasion se présenta ensuite lorsqu'un ami qui avait acheté une Norton Mk3 suite au vol de sa 4 pattes Honda me la céda après 6 mois d'utilisation pour une somme disons modique par rapport aux standards actuels !



La Triumph en guise de mulet !

Et là j'avais enfin trouvé chaussure à mon pied. Une deuxième Commando Mk3 rejoignit l'écurie, un achat opportuniste, ah les prix dans ces années quatre-vingt ! Au décès de mon jeune frère Patrick j'ai hérité de sa Norton Mk3 Interstate, me voilà à la tête d'une écurie de trois Norton Mk3, toutes noires évidemment ! J'ai bien sûr revendu la T160 qui est retournée à cette époque chez l'importateur. Avant de clore ce chapitre je vous raconte ma dernière mésaventure Norton, dernièrement j'ai pêché



B.S.A. : Première anglaise, en route vers Assen

par excès de vanité, voulant montrer à un ami ce qu'une Norton avait dans le ventre, j'ai "atomisé" le moteur de ma vieille complice, 60 000 kms de bonheur partis en morceaux, seul avantage à cet incident j'ai actuellement un stock important de pièces de rechange Norton Mk3 en plus de celles amassées pendant presque 40 ans, j'avais effectivement envisagé de rouler 1000 ans sur cet engin magnifique, comme toutes les anglaises de cette époque ! Fin du premier chapitre !

Passons maintenant à l'histoire de ma Vincent, histoire qui n'a rien à envier à ce qui précède. D'abord pourquoi une Vincent ?

Bonne question car, comme beaucoup de motocyclistes novices, pour moi Vincent, Vélocette cela résonnait plutôt motos françaises, les rencontres, les concentrations, les rallyes et autres voyages à Stafford, Beaulieu...et plusieurs visites au National Motorcycles Museum de Birmingham ont achevés de me convaincre que ma vie serait plus drôle en HRD !!!!, je pensais commencer l'histoire par : Once upon a time mais non, cela n'a pas toujours été un conte de fée !



La Vincent en compagnie des Norton, toutes noires et filets dorés, la seule vraie couleur pour une moto anglaise et pour les Ford T évidemment !



Première étape, première question, c'est quoi une Vincent ? Après m'être procuré toute la littérature existante j'avais tout compris, une Vincent ça roule à 200 km/h en croisière, ça demande un entretien tous les cent mille kms, ça ne tombe jamais en panne, avec ses 4 tambours c'était freinage Jo BarTeam garanti !!! Voilà j'étais ferré, même les prix pratiqués dans les années nonante à l'instar des freins de cette machine n'ont pas été en mesure de ralentir ma progression vers cet engin mythique !

En avril 94 direction Stafford, pèlerinage annuel avec les amis bruxellois, pas d'attente particulière, juste passer un week-end agréable avec l'espoir secret de tomber sur la 7ème merveille du monde motocycliste.

Et là, au détour d'une allée une HRD Vincent, même pas besoin de demander le prix, un "flyer" sur la selle indiquait 10 000 livres, bon 10 000 livres ce n'était pas pour moi, mais c'était sans compter sur

les copains, les vas-y, ça fait 5 ans que tu nous "bassines" avec TA Vincent, tu *ne vas pas* te dégonfler maintenant et j'en passe et des meilleures. Pour comprendre mon engouement du moment une petite



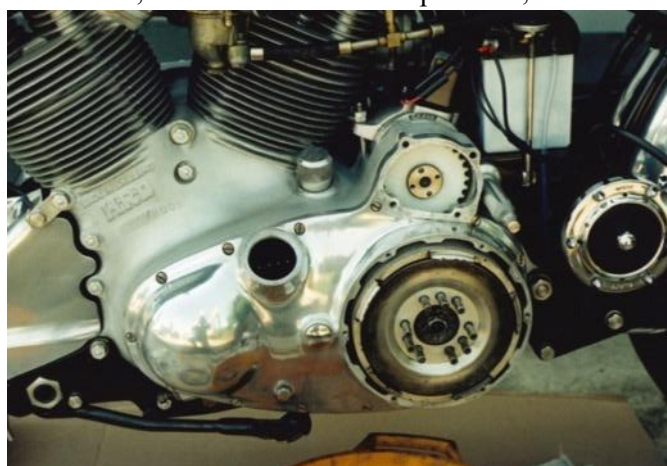
description de l'engin s'impose, sur le réservoir l'inscription magique : HRD Vincent, le marchand m'explique l'avoir découverte dans un garage où, dit le vendeur, c'est moi qu'elle attendait depuis +ou- 20 ans. Effectivement elle était là, sans maquillage, dans l'état où on l'avait abandonnée 20 ans auparavant, et cerise sur le gâteau elle avait LE COMPTEUR, seuls les initiés comprendront les majuscules ! Je demande au vendeur s'il peut la faire démarrer mais il

me répond aussitôt qu'elle est capricieuse à la mise en route mais que dès qu'elle tourne, elle roule du tonnerre de Dieu !

Et moi, pourtant homme de peu de foi, je le crois ! Et pendant ce temps là les amis... vas-y, vas-y, vas-y.....donc j'y vais. Faut dire qu'ils n'ont pas dû beaucoup pousser car j'avais déjà les yeux de Chimène pour la belle. Mais c'était quoi au juste cette moto là devant moi, à part toutes les fabulations lues à gauche et à droite, je ne savais pas grand chose des différents modèles et plus exactement de celui qui se trouvait posé là ! Et soudain illumination, le club Vincent. A Stafford tous les clubs de marques anglaises sont présents, ni une ni deux, je me rends dans le hall principal où je rencontre Tony Hutchinson à qui j'expose la situation, il m'accompagne voir la Vincent et me dit tout ce qu'il y a savoir sur la moto. D'abord la règle des 1900 numéros, ensuite que 1949 est dans les bonnes années, le moulage des carters excellent et moins bon par la suite, il empoigne ensuite le petit levier indicateur des vitesses engagées et me dit "super il n'y a pas de jeu dans la sélection" (en anglais dans le texte évidemment) ; en guise de conclusion il ajoute que c'est le bon modèle, que la fourche Girdraulic n'est pas celle d'origine mais qu'à l'époque, l'échange avec la Brampton était chose courante, ainsi que celui du compteur original par un 5 pouces de BS. Ce qui m'avait comment dire impressionné, c'est que rien qu'en actionnant la poignée d'embrayage il m'assurait que la moto était toujours équipée de son embrayage d'origine, à l'époque je n'avais aucune idée de la particularité de cet embrayage (génial soit dit en passant). J'ose affirmer aujourd'hui qu'une Vincent sans cette pièce n'est plus vraiment une Vincent, on peut tout changer sur cette machine excepté l'embrayage, les 4 tambours et la roue de 20 pouces à l'avant, c'est l'ADN de la machine, le restant a moins d'importance, ce sont des éléments communs à quasi toutes les motos anglaises ! En revanche, l'embrayage et la Girdraulic sont le témoignage du génie des deux Phil.

Dernier point soulevé par Tony: le montant de la transaction. Faut dire qu'à cette époque beaucoup de propriétaires anglais de Vincent avaient acquis leurs motos au début des années soixante, et qu'au niveau des prix ils étaient restés bloqués dans cette époque. J'ai donc franchi le Rubicon, déposé un acompte et commencé à échafauder une foule d'histoires pour faire comprendre à ma chère épouse l'extraordinaire machine qui allait embellir nos futurs loisirs et restreindre considérablement son budget "fringues" !

Bref notre vie allait changer du tout au tout ! E



Gros plan sur le démontage à l'agence Renault

La Dernière des Vincent

Motor Cycling du 29 décembre 1955, traduction Dany Vincent

Les dernières semaines de 1955 ont correspondu à la fin d'une époque.

Depuis 1937, la relativement petite usine du Hertfordshire qui avait construit des motos 1000 *V-twin*, dernièrement connue les dernières années sous le nom de Vincent Engineers (Stevenage) vient de cesser sa production.

Un jour de cette dernière semaine avant Noël, *Motor Cycling* était le seul journal spécialisé présent pour voir la dernière de ces ingénieuses machines sortir de la ligne de production, aller jusqu'à l'atelier de contrôle final, puis partir pour un essai de routine sur route par l'un des essayeurs de l'usine.

Un dernier essai pour une machine surnommée « *The Beast* » (ndlr : La Bête)

L'usine Vincent avait annoncé vers le 15 septembre de cette même année qu'elle cesserait de fabriquer des Motos pour se concentrer sur les autres programmes de fabrication.)

M. Phillip Vincent, bien qu'hésitant, a été forcé de cesser cette fabrication de motos car le standard de fabrication élevé associé à la marque n'était plus profitable en raison des trop faibles quantités produites et vendues, et l'impossibilité de remonter un prix de vente déjà très élevé au moment où la petite automobile se démocratise, à des prix pas si différents d'une Vincent *Twin*.

Cette nouvelle a fait l'effet d'un choc, légèrement atténué par le fait que 100 motos série D seraient encore fabriquées puis vendues.

Nous y sommes aujourd'hui, 100 motos, ni plus ni moins, ont été fabriquées. La dernière Black Prince Cadre N° RD13034B/F, moteur F10AB/2B/11134 est sortie le 16 décembre 1955.

C'est la dernière d'un lot de six, chacune d'entre elles déjà commandées et certaines même déjà payées.

C'était donc un rare privilège de voir cette dernière machine d'une telle lignée illustre sortir de l'usine après que l'usine ait produit presque 12 000 *V-twins*.



De gauche à droite : Bruce Main Smiths, Ted Davis et Bob Brown

Rappelons brièvement les noms de « *Gunga Din* » et ses nombreux records, ou celui de Roland (Rollie) Free sur le lac salé de Bonneville ainsi que le couronnement obtenu cette dernière année par les records de vitesse absolue par les *Lightning* de Burns et Wright.

Un privilège encore plus rare a été de tester cette dernière moto en compagnie de George Brown qui était sur l'une des premières motos *V-twin*.

Cette dernière était âgée de 18 ans lors de cet essai et était l'une des toutes premières Série *A-twin* d'avant-guerre, elle sortait d'ailleurs du « musée » Vincent après avoir été extrêmement sollicitée (ndlr : comme premier modèle).

Elle avait été spécialement apportée pour cette occasion et soignée car le moteur n'avait pas démarré depuis 3 ans.

Un privilège plus grand encore m'a été offert quand j'ai été autorisé à piloter la Série A, une moto que je n'avais jamais essayée.

Immédiatement, j'ai trouvé une ressemblance entre les 2 modèles. Le moteur avait le même punch, peut-être un peu moins raffiné que sur la *Black Prince*, mais avec la même réponse démonstrative à la poignée.

Les freins doubles étaient là aussi ainsi que la selle suspendue par ce premier cadre articulé, probablement le premier de ce type sur une machine de performances aussi élevées.

C'était un jour triste, mais aussi un jour mémorable marquant la fin d'une période, mais de l'une qu'on se rappellera !



La dernière moto à sortir de l'usine avec de gauche à droite :

Bob Brown (essayer usine), Phillip Vincent, E.C. Bailey (Président à cette époque), Ted Davis (en charge de la réalisation/conception de la Série D) et Bruce Main Smiths (Journaliste-Éditeur).

Fonds de jante et crevaisons à répétition

Par Georges Remillieux

Je souhaite vous faire part de la petite mésaventure que nous avons vécue, Catherine et moi, lors du rallye de printemps à Roiffé organisé par nos amis du club Velocette.

C'était la première sortie de l'année avec notre fidèle Black Shadow et j'avais fait une petite révision préalable :

- Vidange moteur, vérification du point d'allumage sur la magnéto, vérification du jeu aux culbuteurs, reprise de la synchro des carbus, graissage et tension de la chaîne secondaire,.....,
- J'avais déjà changé le pneu AR (AVON Safety mileage 19 pouces), la chambre et le fond de jante l'année précédente et après 2300 km, il était encore en très bon état,
- J'avais changé le pneu AV (AVON Speedmaster 20 pouces), la chambre et le fond de jante au retour du Rallye 2021 à Bourbon l'Archambaud, et après 850 km, il était quasi neuf.

Le vendredi, le voyage aller depuis Vaux sur Seine se passe sans problème bien qu'en partie sous la pluie et les différentes ballades du samedi également.

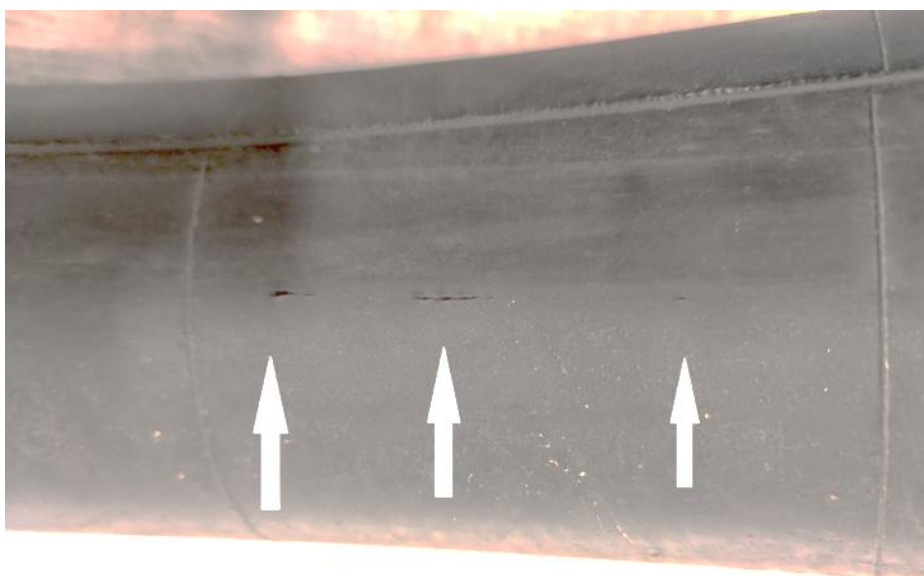
Le dimanche matin, les organisateurs, Patrick et Marianne Samoyault, avaient gentiment invité ceux qui le souhaitaient à partager un repas dans le jardin de leur maison troglodyte en bord de Loire. Mais au moment de partir depuis le domaine de Roiffé, je constate que mon pneu AR est à plat !

Pour éviter de démonter la roue AR, et avec l'aide des copains, nous tentons la réparation avec une bombe anti-crevaison et cela a l'air de fonctionner : c'est parti pour le domicile des Samoyault à seulement une quinzaine de km de là.

Dans le garage de Patrick, je profite de l'air comprimé pour compléter la pression et rassurés, nous prenons part à un buffet fort agréable en bord de Loire.

Avec Philippe Guijarro, nous décidons de faire la route du retour en région parisienne ensemble, mais au moment de partir, je constate que mon pneu AR est de nouveau à plat !

Démontage de la roue et du pneu : un examen attentif révèle des petites entailles qui sont allées jusqu'à la perforation sur la partie de la chambre qui est en contact avec le fond de jante. Ceci explique sans doute pourquoi la bombe anti-crevaison dont le produit s'est plutôt répandu à la périphérie n'a pas été efficace.



Fissures sur la partie intérieure de la chambre à air

Heureusement, un ami velocettiste belge avait une chambre à air Michelin neuve de la bonne dimension et je l'installe.

A ce stade, je mets la crevaison sur le compte de petites écailles de chrome très coupantes provenant de l'intérieur de la jante car cela m'est déjà arrivé (en revenant du Rallye organisé par Didier Camp dans les Pyrénées). Je nettoie donc soigneusement l'intérieur de la jante, j'installe le fond de jante et par précaution,

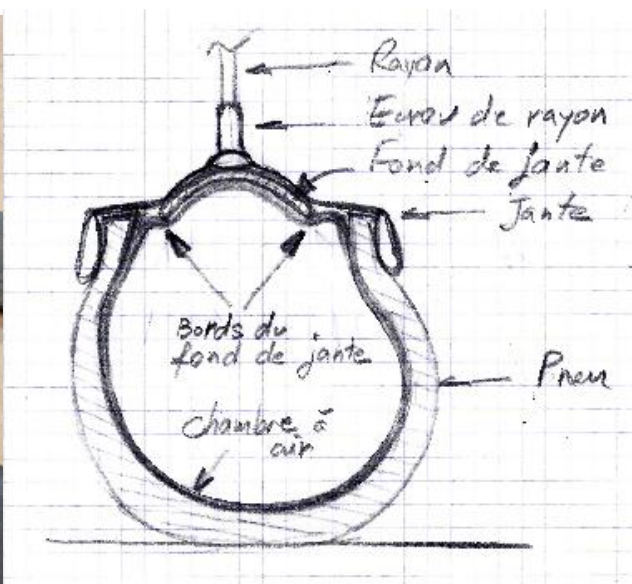
j'ajoute deux tours de «Scotch américain » par-dessus.

Nous voilà reparti avec l'ami Philippe qui nous accompagne avec sa Black Prince, mais après 100 km, Catherine et moi, nous ressentons déjà une certaine paresse du train arrière de la moto : nous voilà de nouveau à plat !

Ni une ni deux, nous re-démontons la roue arrière et son pneu au bord de la route avec l'aide de Philippe et nous constatons le même symptôme que précédemment : la chambre à air présente des fissures sur la face interne après seulement 100 km et ce, malgré le scotch américain.

Bon, il nous faut comprendre ce qui se passe, faute de quoi nous serons condamnés à crever de nouveau !

Nous incriminons finalement le fond de jante lui-même car celui que j'utilise semble bien large et épais : j'avais en effet choisi ce fond de jante plus large comme une précaution contre les écailles de chrome. Il mesure 35 mm de large et 1,5 mm d'épaisseur, si bien qu'il dépasse un peu de part et d'autre du creux au fond duquel les cheminées de rayons sont installées. Sur le dessin joint, on comprend que les bords du fond de jante doivent donc venir « frotter » sur l'intérieur de la chambre à air.



N'ayant pas d'autre fond de jante à disposition sur le bord de la route, nous décidons de rendre le fond de jante plus étroit en découpant au couteau suisse une petite bande de caoutchouc de part et d'autre.



Puis remontage avec un tour de scotch américain par-dessus, installation d'une nouvelle chambre à air de dépannage fournie par Philippe et re-gonflage avec la petite pompe à vélo de Philippe : long, fatiguant, et finalement peu efficace, mais formidable quand on n' a rien d'autre ! Je passe sur la recherche d'une station équipée de l'air comprimé un dimanche après-midi pour compléter le gonflage, recherche infructueuse qui s'est terminée auprès d'un « food truck » dont la gérante a appelé son mari qui est arrivé une demi-heure plus tard, en voiture, mais avec un compresseur dans le coffre....

A partir de là, le retour sur Paris s'est effectué sans problème : tout compte fait, un rallye bien dans la tradition !

Voilà donc les enseignements que je retire de cet épisode :

- Ne pas utiliser de fond de jante trop large ni trop épais : on en trouve de 22 mm de large et 0,5 mm d'épaisseur chez différents fournisseurs, voire même de la bande adhésive Velox, qui font l'affaire (voir photo),



- Utiliser des chambres à air renforcées de type « cross » (dans le doute, je vais éviter les chambres à air Michelin que j'utilisais jusque-là).
- Emporter une chambre à air de rechange pour les longues distances.
- Acheter et emporter une pompe capable de gonfler un pneu de moto (celle du VOC spares qui se fixe sous le réservoir d'essence me paraît Ok).
- Et encore merci à Philippe pour son aide efficace !

Ci-contre : La crevaison fait parfois partie de l'aventure des rallyes...



Embrayage Vincent

Maintenance et réglages

Par Dany Vincent- Remerciements à François Grosset pour son aide au fil du temps

Nous avons vu dans le LGE numéro 33 que cet embrayage est donc constitué de deux parties : Une partie où des mâchoires sont plaquées sur un tambour et c'est lui qui va encaisser le plus de couple (plus le moteur « pousse », plus ça serre) que je vais appeler **Embrayage à Mâchoires** pour la clarté de la rédaction

Et une partie à disque conventionnelle (appelée **Embrayage Primaire** par les anglais et c'est ce que je vais utiliser comme appellation) où un disque garni "pincé" entre deux disques en acier lisse assure la transition en douceur entre débrayé/embrayé (puisque on a peu de puissance à ces régimes) car le seul embrayage à mâchoires ne pourrait fonctionner puisqu'il n'y aurait rien pour l'entraîner.

Pourquoi Vincent en est-il arrivé là : c'est tout simplement que les matériaux de friction à l'époque de la Série A (on sortait tout juste du liège) et même juste après-guerre ne permettaient guère de passer une puissance aussi importante (pour l'époque) sans avoir des tailles d'embrayage monstrueuses. L'usure rapide et la faible performance des embrayages disponibles à l'époque a conduit les deux Phil à être bien plus innovants.

Il est certain qu'aujourd'hui, certains "collent" un embrayage moderne multidisques et hop ça marche. Ron Kemp en proposait un, V2 Australia fabrique (ait ?) un embrayage multi disque sur base Ducati. Neal Videan, lui, propose un embrayage sur base Kawasaki (voir ses annonces dans MPH). Le VOC Spares co. propose également un embrayage multidisque qui s'appelle aussi V2.

Je comprends cette démarche, mais un embrayage Vincent en état, réglé correctement « ça marche » parfaitement et très longtemps, y compris avec side-car. Je trouve que cela fait partie de la moto, comme l'absence de cadre, le "Cantilever", les freins doubles, le balancier d'équilibrage des freins avant, etc.

L'état de la mécanique :

“Embrayage à Mâchoires“

Il est important de vérifier que les garnitures sont en bon état.

En cas de doute, le plus simple et le moins coûteux est de le faire regarnir.

Gary 56200 Les Fougerets Tel 06 32 45 33 71 info@gp-motos.com le fait de façon parfaite et à faible coût (une cinquantaine d'euros il y a quelques années).

Gary est spécialisé dans tout ce qui est remplacement de garnitures (freins, embrayages). Mais, il ne remplace que les patins. Mais cela entend que le tambour n'a pas été rectifié par le passé et donc que les mâchoires n'ont pas été équipées de garnitures plus épaisses pour les marier au diamètre du tambour.

Pour info : le diamètre nominal usine est de 5"7/8 soit 149,22mm. A vérifier avant d'envoyer vos mâchoires à Gary qui remet une épaisseur standard.

C'est nettement plus coûteux en échange standard via le Voc Spares, mais les plongeurs et ressorts sont vérifiés et réglés (on verra plus loin ce point).

Ensuite, il faut vérifier que les mécanismes divers (bielles et leurs ancrages) soient en état, ni cassés ni bloqués ou qu'il n'en manque pas... Toutes les pièces se trouvent par exemple au VOC Spares.

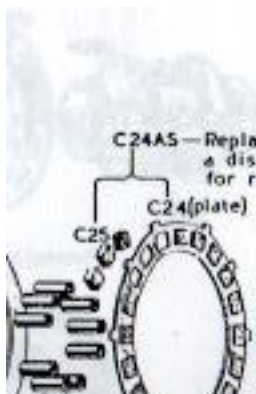
Vérifier aussi que le tambour ne soit pas fêlé, rouillé ou ovalisé.

Enfin le mouvement des ressorts C29 dans les coupelles C30 doit être libre et les ressorts de même longueur (ou à peu près). Pensant bien faire, j'ai commandé des ressorts neufs qui sont arrivés avec un diamètre un peu fort et ça ne coulissait plus dans les godets C30. Donc, peut-être déjà vérifier si ce dont on dispose fonctionne...

“Embrayage Primaire“

Vérifier que les disques métalliques sont en bon état (pas voilés, ni rouillés), que le disque garni est également en bon état.

Aujourd'hui, je ne crois pas que l'on trouve encore le disque à pastilles carrées comme sur les photos du LGE n°33 (ou sur le dessin MO02 de la *parts list* –extrait ci-dessous) mais des disques avec une grande surface de frottement quasi inusables (ah ! L'amélioration des matériaux...).

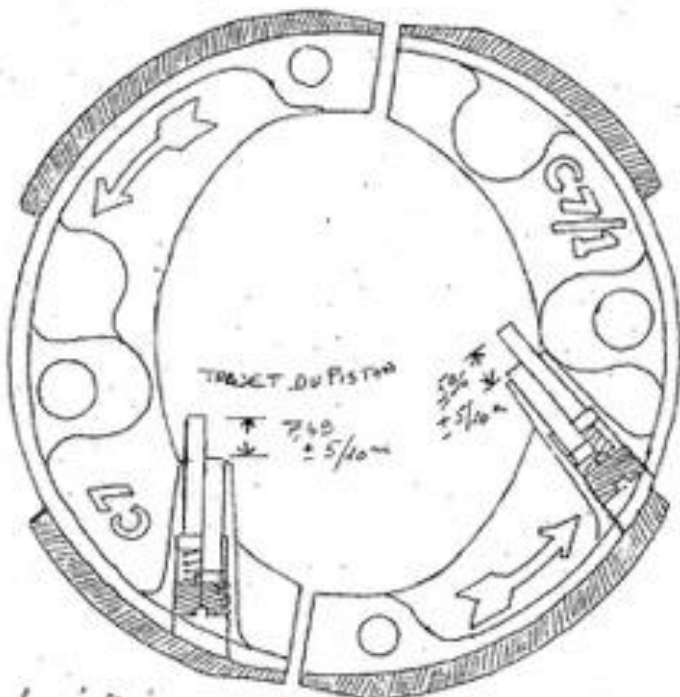


Ancien modèle



Modèle actuel

Précautions au remontage.



fonctionner le trajet sans on décaler les vis qui compriment les ressorts bien veiller à avoir des ressorts en bon état

Vérifier que les protubérances des 2 plongeurs C11/1 soient sorties tel qu'indiqué sur le dessin ci-dessus soit 7,5 mm +/- 5/10 à gauche côté et 6 mm +/- 5/10 à droite pour assurer un bon fonctionnement. Vérifier aussi que les ressorts intérieurs à ces plongeurs soient en bon état et propres.

Dessin ci-contre fourni par Patrick Godet il y a quelques années.

Les mâchoires sont présentées telles qu'elles apparaissent dans le carter lorsqu'on a enlevé les disques du primaire.

Le remontage ne pose pas de difficulté particulière, il suffit de

suivre le schéma du MO 02 pour comprendre comment s'emboîtent les pièces.

Vérifier que rien ne frotte de façon inopportune. Que les bagues bronze (PD21 et PD22) du gros pignon triple PD20 sur lequel vient se boulonner le tambour C1 n'ont pas un jeu énorme.

Que le joint spi PD26/1 est en parfait état, **ce point est crucial** : en cas de doute le changer. En effet l'embrayage à mâchoires fonctionne à sec et ne déteste qu'une chose : l'huile. Le joint spi PD26/1 évite à l'huile de venir par l'arbre de boîte...



Procéder à un remontage "à blanc".

Là, il est important de vérifier que l'écrou C20 est bien remonté avec un joint C18 neuf, **si votre embrayage en est équipé*** Il faut alors serrer l'écrou C20 **fortement**.

S'il n'y a aucun jeu ou un très faible jeu, l'embrayage risque de rester en prise à chaud (donc on ne peut pas débrayer, et là, sur la route, ça devient moins "marrant" – C'est un euphémisme, j'ai testé ! NdJean).

Trop de jeu, le fonctionnement est brutal. Il faut donc caler avec des rondelles C19 (il existe différentes dimensions) jusqu'à ce **que le jeu soit d'environ 0,2mm**.

***Normalement c'est une modification des séries D, mais couramment employée ensuite. Il est possible de faire la modification (tourner un petit logement) et d'en adapter un pour l'étanchéité à l'huile toujours.**



Ensuite, il faut desserrer l'écrou C20 et l'enduire abondamment de joint silicone avant de le remonter et le serrer fort (comme auparavant). Ce sera une garantie d'étanchéité supplémentaire pour l'huile qui pourrait passer par l'arbre de boîte de vitesse.

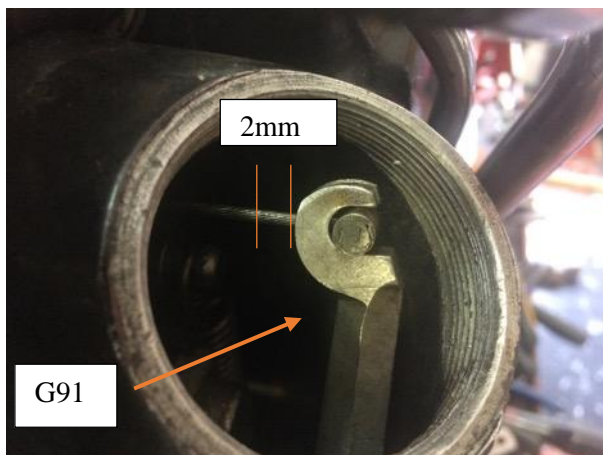
Procéder ensuite au remontage de l'embrayage primaire.

Réglage à la poignée

Nota - Tige de poussée dans l'axe de boîte : il est préférable qu'elle soit en 2 parties avec une bille ¼" au milieu pour un fonctionnement plus doux.

1- Une fois tout le mécanisme en place, y compris le câble d'embrayage, le réglage s'effectue selon la procédure suivante :

Presser le levier d'embrayage à fond (contre la poignée caoutchouc et régler avec le tendeur situé à



mi-câble de façon à obtenir un jeu de d'environ 1,5-2mm pour le levier G91 (autrement dit : le levier G91 poussé à la main côté moteur doit parcourir 1,5-2mm sans rencontrer de point dur, en l'occurrence, la butée de câble).



2- Agir sur le boulon/contre-écrou ET27/ET345 situé en bas du carter de sélection.

Il faut le visser pour réduire la garde du levier au guidon d'environ 4-5mm (= 4 ou 5mm avant de sentir une contrainte (début débrayage) lorsque qu'on tire sur le levier.

Ainsi, la tige G91 n'est pas en appui permanent sur la tige d'embrayage.

Sans ce jeu, la tige est en appui en permanence sur les deux butées et risque de se « bouffer ».

Huile dans l'embrayage primaire : Cela m'est arrivé après avoir roulé avec une machine juste arrivée et pas révisée. L'embrayage à mâchoires patine bien sûr, mais on arrive à rouler à 80 km/h avec la poussée de l'embrayage primaire, ce qui permet de rentrer. Enfin, à deux sur la moto et avec de fortes côtes, c'est plus difficile (je connais un exemple...).

Le mois prochain, les réglages et astuces diverses.

Championnat de France side-car ancien

Team Laur-Ferrieu, Saison 2022.

Résumé par Mamy Green, d'une petite heure passée avec Marie-Laure et Hervé, quelques jours après leur dernier week-end de course, du 7 au 9 Octobre à Val de Vienne.

De retour d'une escapade pédestre, Mamy Green ne pouvait perdre de temps pour avoir presque à chaud, les impressions de notre équipe favorite sur ce Championnat de France.

Marie Laure et Hervé ont eu la gentillesse de se libérer, et de me recevoir le week-end suivant la course.

Je les ai souvent ennuyés en cours de saison pour « avoir des nouvelles », je tiens ici, à les remercier de leur patience, et disponibilité.

A mon arrivée, le side est là, au repos dans son antre. Nickel Chrome, pas une trace d'huile, rutilant. Hervé me confirme ne pas l'avoir nettoyé depuis leur retour !!! Qui a dit qu'une anglaise durement menée pissait l'huile ?



Val de Vienne restera certainement un bon souvenir pour l'équipe Laur Ferrieu.

Les modifications apportées tout au long de la saison donnent enfin leur fruit. Pas de pannes, pas de gros soucis ! Les températures moteur semblent enfin mieux maîtrisées.

Seul le plaisir de rouler, de partager une même passion, et de batailler amicalement sur la piste à savourer.

Quatrième temps des essais, l'équipe se sent un peu frustrée, et « coincée », sur ce circuit ou de mauvais souvenirs amènent des appréhensions.

Et puis, le lâcher d'adrénaline du départ de la première manche, et tout s'oublie.



L'on retrouve la hargne et le plaisir de se battre, une fois de plus contre ces mécaniques allemandes et japonaises, techniquement plus évoluées, mais qui ne sont pas parfaites, et parfois fragiles.

Podium, 3^{ème} derrière deux BMW, pour la première manche.



Deuxième manche, la bataille sera chaude, les freinages limites, mais une fois de plus, seule la troisième marche sera atteinte ...

Restons serein, bilan du Week-End, un classement final sur la 3^{ème} marche, pas de pannes, et quelques idées qui germent pour, encore améliorer « la machine ».



Et il faut bien l'avouer, « une cerise sur le gâteau » clôture ce Week-End.

Malgré les déboires mécaniques de début de saison, et surtout la Covid qui les a écartés de la piste un Week-End, ils finissent à une belle troisième place cette saison 2022 du Championnat FSCC. L'attelage fiabilisé montre bien qu'il a un réel potentiel, face à des machines un peu plus puissantes mais parfois plus fragiles. Son originalité mécanique les conforte dans leur choix. Persévérer, pour être fiable, et régulier.

Nous reviendrons sur cette saison dans quelques semaines, et sur les améliorations, en cours d'étude, pour continuer en 2023, de faire vibrer les passionnés, et faire entendre le son caverneux du V2 Godet Vincent.

Les petits « coucou » dans les stands, les encouragements du bord de la piste que vous leur avez envoyés, Ils ont aimé! Merci à ceux qui sont venus, Alan et Annie W., Raspoutine, Mamy Green, et bien d'autres...

Texte : Mamy Green,
photos : FaceBook / FSCC ,
Vous pouvez nous retrouver
et nous suivre sur
<http://teamlaureferrieu.com/>
et sur Facebook

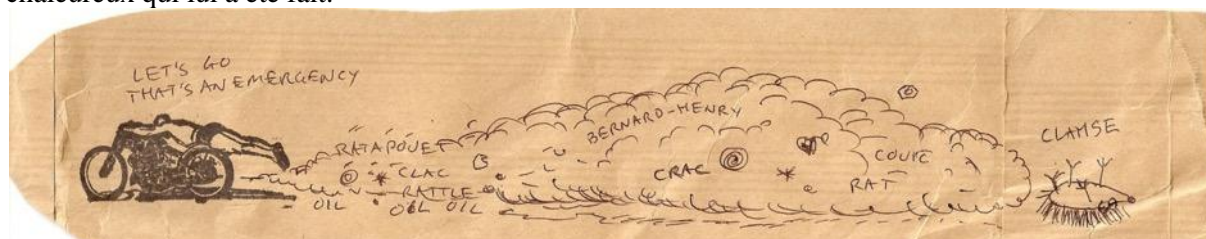


Genèse du Trophée du Tiggre

Par Jean Pirot

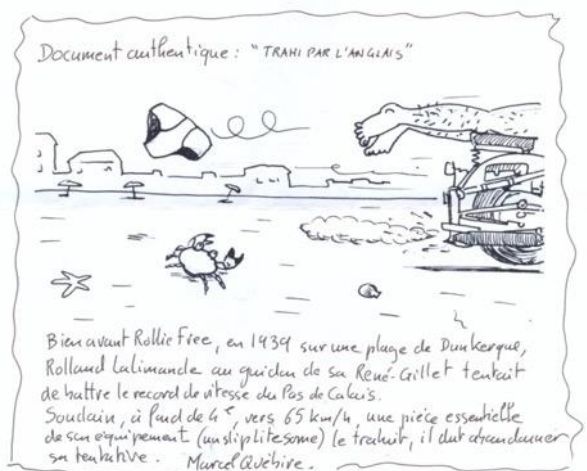
Chaque année, avec une régularité d'horloge, trois trophées sont décernés par le VOC France ; Il s'agit du Trophée du Tiggre, de la Plume du Loup et du titre de Grand Timonier.
Le Loup-Garreau se propose de vous dévoiler l'histoire de ces titres honorifiques.

Lorsque, à la fin des années 70, Jean Pirot rêve de posséder une Vincent, il a l'impression, avec le Vincent Owners Club, d'être confronté à une société secrète et donc fermée au tout-venant. Le regard qu'il peut porter sur ce club dont il connaît au moins un membre (Marc Raymondin qui l'aide depuis 1976 à faire rouler sa Goldstar) lui évoque d'autres sociétés plus littéraires ou philosophiques (L'Oulipo, le Collège de Pataphysique) chers à des personnages de grand intérêt (Raymond Queneau, Georges Perec, Boris Vian). Il est intéressant de noter que certains journalistes de la moto classique ont colporté cette image d'un club élitiste et fermé sur lui-même. Cette image ne s'est pas encore vraiment effacée et récemment, un nouveau venu au VOFC s'est encore étonné de l'accueil chaleureux qui lui a été fait.



Au dos d'une enveloppe, Paul nous livre sa version d'un épisode mythique pour les Vincentistes

Une fois admis dans ce sacro-saint cercle, Jean fera la rencontre de tout un tas de gens fort sympathiques (pas de nom) mais restera attaché à son regard premier. Les aventures de la South London Section avec ses personnages (Buddish Sayer, Red Baron...) vont d'ailleurs l'entretenir dans cette idée et la rencontre avec Mac Read, autre membre de cette section, quelques années plus tard, l'y confortera encore. Mais ce sont surtout avec Glenn Shriver et Paul Hamon qu'il trouvera en eux une approche pleine d'humour du monde de la Vincent. Comment ça ? Et bien, il nous faut effectivement évoquer une société comme le collège de Pataphysique pour comprendre comment des réflexions profondes s'accompagnent d'un maximum d'humour et de dérision. La grande Gidouille, décoration pataphysicienne et hommage à Alfred Jarry, ces réunions de la plus « haute importance » au protocole désuet du Collège de Pataphysique, tout ce décorum « collait » parfaitement aux blagues qui accompagnaient le plaisir d'avoir la plus belle et la plus caractéristique motocyclette du Monde. Nous devons à Glenn Shriver un magnifique hymne à Joe Lucas et à Paul des études très sérieuses sur l'influence du tempérament britannique sur la propension à ne pas guidonner des fourches Girdraulic. Jean, lorsqu'il écrivit dans MPH ou dans la presse motocycliste française, ne savait pas se départir de



ce ton qui lui valut quelques inimitiés et la réputation d'être un clown (réputation qui peut durer encore), ce qui est assez paradoxal.

Enfin, lorsque Paul et Jean lancèrent le Loup-Garreau en 1996, rien que le nom (qui en effraya certain) était annonciateur d'un esprit de décontraction et de rire. Nos deux compères créèrent ainsi le personnage de Marcel Québire, véritable icône du chauvinisme le plus bête et quelque peu anglophobe. Quand ce personnage ridicule qui les faisait tant rire intervient de temps à autre dans le magazine du club, c'est toujours pour proférer une énormité.

La même scène revue par Marcel Québire pour un menu de dîner annuel. Le sous-vêtement est un clin d'œil à un gag dans le Loup-Garreau n°1.

Puis, à la fin du siècle dernier, Québire pour récompenser le l'aventure la plus se présentait comme une récipiendaires se passaient tel échut à Tigger Adlus, VOC qui à lui seul était la de sujet le plus délirant. à deux roues d'origine apostat et notre ami disparut Fort heureusement, une chaine put se poursuivre sans d'un nouveau nom : Trophée



vint l'idée de lancer le Trophée Marcel membre du VOC à qui serait arrivée rocambolesque de l'année. Ce trophée sculpture moderne que les un relai, d'année en année. En 2002, il membre de la North London Section du synthèse de ce qu'un club peut produire Hélas, un jour qu'il pilota une machine nippone, le ciel punit Tigger de cet avec son trophée qu'onc nous revîmes. photographie de celui-ci survit et la autre solution de continuité que le choix du Tiggre.

Ce trophée fut toujours attribué à des membres méritants, nous pouvons vous le garantir !



Quelques temps plus tard, alors que Dany Vincent qui avait repris le Loup-Garreau se peinait du manque de contributeurs, l'idée fut lancée de créer un autre trophée pour récompenser la meilleure participation de l'année à notre magazine : La plume du Loup était née sous la forme d'un fort joli dessin que Dany augmenta de superbes taches de graisse et de gros rouge. Devons-nous rappeler qu'une année où aucun nouveau contributeur n'était apparu, le trophée fut attribué au « Contributeur Inconnu » avec le souhait de l'installer sous l'Arc de Triump (c'était prémonitoire quand on songe à Stuart Wood, l'actuel Chairman du VOC !)

Enfin, au moment où notre ami Michel (Quel lâcheur celui-ci !) se retira de la présidence du VOFC, un membre dont je pense qu'il préfère garder l'anonymat proposa de créer pour lui le Trophée du Grand Timonier. Et Hervé Sabassier réalisa une magnifique sculpture en hommage à Michel, lui-même sidecariste. Aujourd'hui, tel le Trophée du Tiggre, le « Grand Timonier » passe de main en main, d'année en année pour récompenser un membre du club qui s'est particulièrement investi et, même si le sujet est sérieux (organisation de rallye par exemple...), l'humour vient enrober cette récompense de rire et de complicité.



Le Loup-Garreau vous propose de suivre dans ses parutions l'histoire des lauréats ...

Ci-contre : Remise de trophées au dîner annuel du VOFC.

Le Trophée Marcel Québire lancé au siècle dernier

Par Jean Pirot

C'est en effet en 1998 que Cécile Ferrec reçut la première ce trophée pour avoir mis un an à se rendre au dîner d'hiver du club (une entorse l'avait clouée dans sa chambre d'hôtel à Paris, l'année précédente).

Les photos qui illustrent cet article sont d'une certaine Jenny Bloor, souvent présente aux rallyes français

Ci-dessous, l'heureuse lauréate



Images du 6^{ème} dîner d'hiver à Paris

La sixième édition, du Dîner d'hiver à Paris qui rassemble, suivant les années, de quinze à quatre-vingt participants de Bretagne, de France du Royaume Uni ou d'ailleurs, se déroulait le samedi 13 février 1999.

Les photos que vous trouverez ci-dessous ont été prises par Jenny Bloor que le Loup-Garreau remercie

17



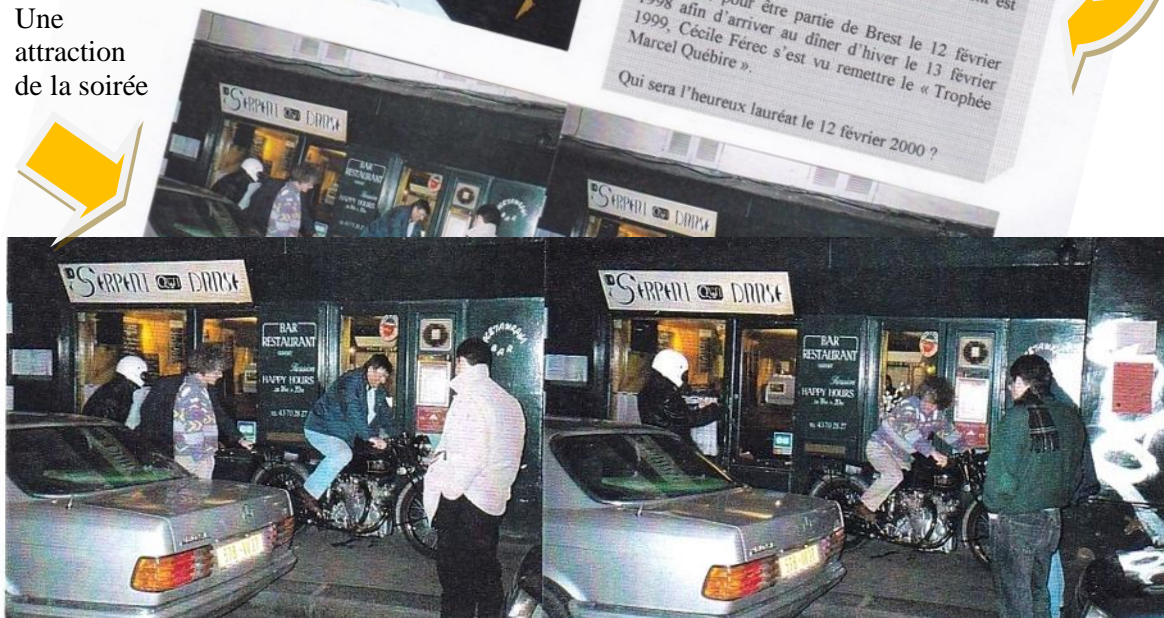
La description de la performance !

Ci-dessus, une vue d'une table où la conversation va bon train (On ne rigole pas car le président est là).

Ci contre, pour être partie de Brest le 12 février 1998 afin d'arriver au dîner d'hiver le 13 février 1999, Cécile Férec s'est vu remettre le « Trophée Marcel Québire ».

Qui sera l'heureux lauréat le 12 février 2000 ?

Une attraction de la soirée



Une des attractions des Diners d'hiver à Paris est le concours de mise en route de la Rapide série B de Christian Oliveaux. Nous voyons ici deux sympathiques candidats s'y essayer tandis que Christian appelle les convives à sa rescousse pour faire démarrer sa machine à la poussette ainsi que cela se termine chaque année ... Qui sera l'Arthur des temps modernes qui saura d'un coup de kick rendre la vie à ce moteur ?

Enfin un restaurateur courageux !

Par M. Marcel Québire.

Il y a quelques jours, la rédaction du Loup-Garreau a reçu une réclame de vendeur accompagnée d'une lettre de notre collaborateur dunkerquois, M. Marcel Québire. Ce sont ces deux documents passionnants que nous avons le plaisir de livrer à votre lecture.

Messieurs, J'ai l'honneur de vous communiquer cette réclame d'un motociste de ma région pour la vente d'une motocyclette de marque Vincent (vous connaissez certainement ce concurrent malchanceux de nos merveilleuses René-Gillet). Ce document m'a paru du plus grand intérêt car, en ces temps de « réseaux sociaux », de « hache-tague » (sic), il nous apporte un éclairage neutre, impartial, objectif, bref, en quelques mots la vérité.

Tout d'abord, si vous mettez en comparaison le premier et le deuxième paragraphe du texte, vous ne serez pas sans noter la frappante contradiction entre les compliments adressés à la motocyclette Vincent-Comet et la liste accablante des défauts dont elle souffre (il suffit de lire).

Cette remarque permet une première considération, c'est que, compte-tenu des défauts inhérents à la production de la marque Vincent, il est impensable qu'un certain Roland Libre ait pu s'élancer sur les Lacs Salés sur une telle machine dans le cadre d'une réclame pour les slips Liftesome (voit LG n°1, NDR) ou que de sympathiques antipodistes aient pu mener un tel engin à plus de 300 Km/h en 1955 ; non, la vérité est claire, toutes ces annonces faites par et sur la marque Vincent ne sont que des faïques niouzes ! Honte à ceux qui travestissent la vérité pour ainsi s'accorder une gloire non méritée !

Heureusement, le troisième paragraphe vient rétablir l'équilibre ! Et oui, toutes les qualités évoquées

Vincent Comet 1952

Comme ses grandes sœurs, elle aime la route, son comportement est génial, son moteur respire en grand, elle est coupleuse, véloce et sécurisante mais demande au pilote une certaine attention.

Restaurée pendant deux longues années par Delaunay qu'on ne présente plus ici, cette Comet est neuve. Mais attention, Delaunay remonte rarement les moteurs Vincent de façon standard vu leur fiabilité toute relative : les pistons catastrophiques, les guides de soupapes mal alignés, l'embrayage limite, l'embellage fragile, la dynamo épouvantable, l'usure des cames accélérée, les freins aléatoires, les fuites d'huile... Delaunay a donc été amené à fabriquer ses propres bielles et manetons, ou embellages complets, ses arbres à cames, ses transmissions, ses pignons de distribution, ses boîtes de vitesses, ses allumages électroniques ainsi que ses générateurs...

Quand vous roulez sur une Vincent préparée par Delaunay, les mauvaises surprises n'existent plus, du coup, vous vous détendez et profitez pleinement des qualités de la marque

dans le début de cette réclame s'adressent à la machine qui est passée entre les mains d'or de monsieur Delaunay (La rédaction s'est permis de changer son patronyme pour ne pas heurter sa modestie).

Et oui, c'est simplement grâce à lui que la Vincent Comet est une telle motocyclette ! Mais aussi, en y réfléchissant, peut-être est-ce M. Delaunay lui-même qui a mis son slip en jeu en 1948 sur les lacs-salés, peut-être même est-ce lui qui avec son slip kangourou est allé semer la panique à 300 K m/h chez les sympathiques antipodistes pour les baigner de son génie et de son savoir-faire ? Vive la Vérité et vive monsieur Delaunay !

Dunkerque, le 10 octobre 2022.



Bienvenue à notre Nouvel Adhérent

(Exceptionnellement, ce mois-ci, il n'y a personne)

Manifestations à venir

TOUS LES PREMIERS LUNDI DU MOIS VERS 19 H 30 : dîner entre membres et amis, au Clairon.
328, Rue de Belleville -75020 Paris



JUIN 2023 - 17 AU 24 :

Semaine à Vincent – **Les Merveilles de Bourgogne du nord**. Un mélange de moto et de visites pour tous les goûts !

Gîte de groupe déjà réservé. Nombres de places très limitées

Contact, Dany : dany.vincent@wanadoo.fr – 06 07 85 93 33



4 FEVRIER 2023 -:

Assemblée générale et dîner annuel au Clairon (Paris). Informations complémentaires à venir.



JUILLET 2023 - 14 AU 16 :

Rallye Annuel à **Villers le Lac, Doubs (25130)**. Informations complémentaires à venir.

N'oubliez pas de visiter notre site : la mise à jour est plus fréquente que la parution du Loup-Garreau

<https://www.vincent-owners-club-france.com/>

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, papier,**
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



- **CHARLES VANDERMEULEN vend :**
sa **Black Prince**, machine entièrement restaurée par Patrick Godet.
Contact, Charles : charlesvandermeulen@gmail.com

1500 km parcourus.
Dossier complet.
Numéros de série concordants
(**matching numbers**).
Porte-bagage d'origine et sacoches
fournis (jamais montés).



- **ALLAN FRANCIS VEND :**

Ancien Novin Section Organiser au Vincent Owners Club, Allan vend un casque « Ogrï » (un cousin anglais du Joe Bar Team) dont, l'âge aidant, il n'a pas l'usage. Le casque est neuf. Pour tous renseignements : allan101percentart@icloud.com



- **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,
10 000 km.
Contact, Hervé : 06 73 89 17 41,
blondeauh8@gmail.com



- **ERIC HOLUBENNY :**

Possède depuis presque 10 ans une 1000 Vincent Rapide qui date du 02 05 1951. RC8370, F10 AB1 6470. Elle est en superbe état d'origine et nécessite un redémarrage. Elle possède un carnet que le premier propriétaire Anglais à tenu à jour avec toutes les révisions.
Il souhaite la vendre car il a d'autres projets. Prix : 70 000 €. Tel. : 06 66 95 41 37,
[<eric.holubenny@wanadoo.fr>](mailto:eric.holubenny@wanadoo.fr)



- **LORD DOMINIQUE VEND :**

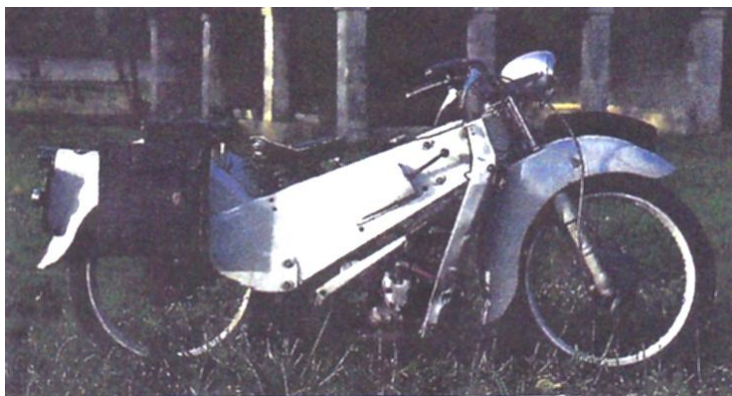
Magnifique selle adaptable pour
Vincent dite « Edouard VII ».
Ecrire au journal qui transmettra.



- **JEAN CHRISTIAN ROGGOZ** vend :
Une **Egli-Vincent John Mossey**.
Contact, Jean-Christian :
jechro@club-internet.fr



- **ALAIN GRARE** achète :
Une **Velocette 200 LE MK II** en bon état de présentation et de fonctionnement.
Téléphone / Fax : 33+ 1 34 37 23 84.











- **MICHEL ALEYWICK** vend :
Il y avait cinq motos dans mon garage alors que trois seulement roulaient régulièrement. J'envisage de me séparer de ma Flash version route (replica) et de ma Comanche Serie C (de 1950, ressemblant à une Meurine et Godet) pour les remplacer par une Royal Enfield Serie B (matching number) "civilisée" avec un démarreur électrique et une béquille centrale (car on ne rampe pas). Un échange est possible en option et je privilégie la transaction avec un membre du club VOC.



Michel Halewyck de Heusch
halewyck.michel@gmail.com

**Vous avez vendu votre bien ?
Merci de le signaler aux rédacteurs, cela leur évitera d'aller
chercher l'info...
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 – Le Houllme, 76770 Malaunay.
-  **Alton France** : Alternateur, démarreurs pour moto anglaises – 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 – 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
-  **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
-  **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
-  **Andy Davenport** : Andy est un anglais charmant qu'on voit de temps à autres au *French Rally*, il fabrique et vend des pièces Vincent. Prix plutôt intéressants. <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, 02 32 42 12 27 – 27310 Bourg-Achard



Ont contribué à ce numéro :

Mammy Green, Catherine Remillieux-Rast, Christian Bastien, Didier Camp, Paul Hamon, Hervé Laur, Jean Pirot, Marcel Québire, Georges Remillieux, Dany Vincent.

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

