

LE LOUP-GARREAU

43

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.

Août 2023



Sommaire :

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 Secrétaire Général	3
Motoculture : sur les traces de Saint Colombran	4
Un support pour l'UFM	8
Visite à l'usine Brough Superior	9
Week-End bricolage Vincent	15
Du Face-Book au Fesse-Bouc	16
Trophée du Tigre, suite des Lauréats	17
Revue de Presse	18
Tribulations estivales d'un jeune Vincentiste	18
Motos Croisées n°4	20
Un dimanche en balade avec les Pétroulets	21
Championnat de France side-car ancien	25
Manifestations à venir	27
Petites Annonces	28
Bienvenue à nos Nouveaux Adhérents	29
Bonnes adresses	29



La fine équipe d'Époisses réunie sur le tout premier des nombreux ponts qui enjambent la Seine, manquent les Remillieux arrivés un peu plus tard...

Photo de couverture : les Dames à Époisses

Le mot du Secrétaire Général

Où le lecteur s'aperçoit que tout est lié.

Si vous avez lu le MPH 894 de juillet 2023, vous avez peut-être prêté attention à la rubrique « Il y 25 / 50 ans » que tient Tim Kingham (quelqu'un qui sait faire parler les Vincent !).

Tim y évoque la couverture du numéro de juillet 73 où on voit la fameuse « *Sir Costalot* » vainqueur d'un concours et brillant de tous ses chromes* et nous fait remarquer avec finesse qu'aujourd'hui, elle serait rejetée du concours avec la mention « pas d'origine »...

Un peu plus loin, ce sont des propos de Geoff Hampton-Code (Afrique du Sud) qu'il évoque. Ne vendez pas votre Vincent à un collectionneur, dit ce dernier en substance, car il en découle deux conséquences malheureuses : ça fait monter les prix et ça « assèche » la demande en pièces détachées car, ajoute-t-il, cette demande ne vient que de ceux qui roulent.

Tim nous confie alors que, aujourd'hui, le chiffre d'affaires du *VOC spares* n'a pas augmenté depuis un moment alors que le prix des pièces a subi les augmentations liées à l'actualité économique. Eh oui, toutes ces ravissantes machines dans des collections privées ne roulent plus et sont très coûteuses. Du coup, les prix sont prohibitifs pour les jeunes collectionneurs potentiels et, bien sûr, l'absence de pannes entraîne l'absence de demande en pièces... Pas de route, pas d'usure, pas d'usure, pas de besoin de pièces... dont acte.

Heureusement, il y a ceux d'entre nous (au niveau international) qui roulent. Ainsi, le dernier rallye, magistralement organisé par Jacques Colomb et Jean Boulicot avec l'aide de Catherine Remillieux-Rast, a été le théâtre d'un certain nombre de pannes dont le point positif est qu'elles ont été vécues comme des moments de solidarité et d'entraide joyeuse.

Mais ces pannes nous ont aussi fait remarquer que bon nombre de possesseurs de Vincent ont des connaissances limitées dans ces moments, à moins qu'ils n'entrent en sidération, paralysés de peur à l'idée de toucher de telles mécaniques (non, ce n'est pas de la moquerie).

C'est pourquoi, à l'instar du club de la Traction Universelle qui organise depuis quelques années des journées « mécanique » dans les régions, certains membres du VOFC ont décidé d'organiser des week-ends de mécanique (apprentissage et/ou perfectionnement) pour apprendre aux timides qu'un Vincentiste débutant est en fait un bon bricoleur qui s'ignore. Nul doute que participer à ces rencontres sera l'occasion de prendre confiance en soi et de rouler joyeux !



**Sir Costalot* est une des premières Vincent que j'ai remarquée... dans Moto Revue ! Il s'agissait d'un article de Stany Baudry (un ancien du club). Cette machine m'avait fasciné par sa classe, ses chromes. *Sir Costalot* m'évoquait la geste arthurienne (Lancelot, Camelot) et je n'avais pas du tout compris le jeu de mot *Cost a lot* : coûte très cher (dame, les chromes...) Tim a parfaitement raison dans ces réflexions car cette machine - complètement *unmatching number* - (UFM de Comet etc.) est partie aux

enchères l'année dernière pour une somme modeste : pourvu que son nouveau propriétaire roule avec, plutôt que de la remettre en « état concours » !

Bonne lecture de ce n°43

Jean

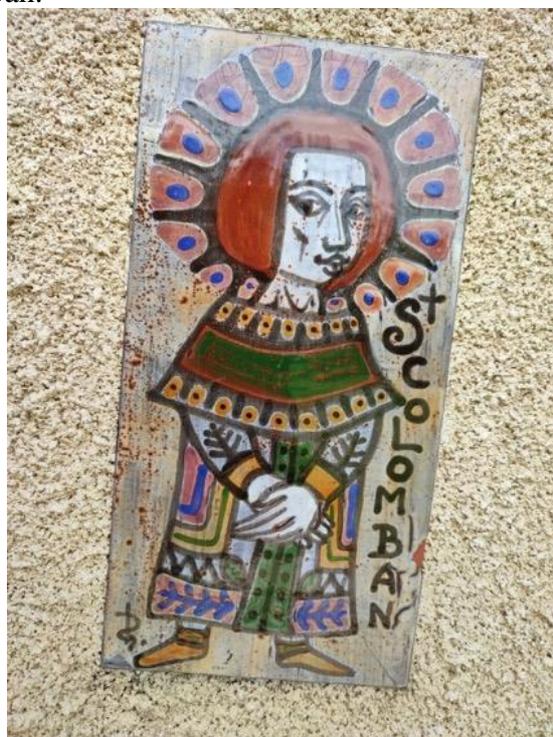
Motoculture : sur les traces de Saint Colomban

Par Georges

Lors de notre dernière semaine en Bourgogne, Rachel et Dany avaient retenu un gîte fort agréable à **Époisses** : le gîte « Saint Colomban » au 10 rue du Bedeau.



Sur l'un des murs du gîte, l'entrée principale, Dany me fait remarquer une jolie céramique à l'effigie de Saint Colomban.



Ndlr : Photo prise par Georges sans doute après l'apéro car il me semble qu'elle ne penchait pas, hips !

Puis, en visitant le château d'**Époisses** et son extraordinaire pigeonier capable d'abriter jusqu'à 3000 pigeons, nous tombons sur une évocation de Saint Colomban et de son passage à Époisses... Notre curiosité est piquée et Catherine consulte Internet pour en savoir plus : Saint Colomban serait le saint patron des motards, incroyable !

Alors qui est donc Saint Colomban, quelle est son histoire pour être devenu le saint patron des motards ?

Voici un petit résumé de ce que l'on peut trouver en fouillant sur le Net.

À la lecture de cette histoire, on comprend pourquoi Saint Colomban a laissé des traces de son passage à Époisses, mais pourquoi Saint Colomban serait-il devenu le patron des motards ?

Le 23 novembre 2002, Dom Piero Coletto, secrétaire des Amis Saint Colomban de Bobbio et le cardinal Daly, primat d'Irlande et archevêque d'Armagh, ont inauguré un monument portant cette inscription : *Gli Amici di San Colombano – Federazione Italiana Motociclistica* (= « Les Amis de Saint Colomban – Fédération italienne de moto »)

En bénissant ce monument les autorités civiles et ecclésiastiques de l'époque reconnaissaient en Saint Colomban le patron des motards.

Colomban est né en 540, à Navan en Irlande, où il est devenu moine. Vers l'âge de cinquante ans, il quitte l'Irlande pour un voyage à travers la Gaule, à commencer par Saint-Malo, puis Rouen et Noyon, la Bourgogne et les Vosges où il fonde le monastère d'Annegray. Colomban y mène une vie d'ascète en conformité avec une règle d'une grande sévérité qu'il a lui-même édictée. Sa renommée grandit et, sous son impulsion, des religieux du monastère d'Annegray vont aller fonder de nouveaux monastères à Luxeuil puis Fontaines. Colomban jouit d'un grand prestige en Gaule et visite régulièrement les cours des rois francs. Mais il ne peut approuver la vie dissolue que mènent la plupart d'entre eux et va s'attirer les foudres de Brunehilde et Thierry II roi de Bourgogne. C'est à ce moment que se serait produite une entrevue à Époisses entre Thierry II et Colomban : le moine est sommé de retourner en Irlande !

Mais l'histoire ne s'arrête pas là car il ne retournera pas en Irlande : au lieu de cela, il poursuivra son chemin vers les peuples germaniques, l'Helvétie, puis sera accueilli par Clotaire II à Bregenz où il fondera un nouveau monastère. À nouveau menacé par Brunehilde et Thierry II, son voyage se poursuit jusqu'en Italie où il est accueilli par Agilulf, le roi des Lombards. Grâce à lui, il va encore pouvoir fonder le monastère de Bobbio en Émilie-Romagne. Il décèdera non loin de là en l'an 615.



Le monument érigé au col du Mont Penice, à 1142 m d'altitude, domine le val de Trebbia et la ville de Bobbio.

Depuis près d'un siècle, tous les fanatiques de sports mécaniques ou de sport cycliste empruntent la route sinueuse d'un col devenu légendaire.

Pour les sportifs de l'Italie du nord, ce col était le plus proche de Milan et le plus élevé au nord des Apennins. Sa route sinueuse, sans précipices et peu fréquentée, était devenue le site d'entraînement des cyclistes, motocyclistes et automobilistes au cours de la première moitié du XX^e siècle.

Traditionnellement chaque coureur vainqueur au sommet du col, venait remercier et prier Saint Colomban dans l'église située au sommet.

Il Passo del Penice était le site d'entraînement de Fausto Coppi, grand cycliste italien d'après-guerre et les cyclistes italiens venaient se mesurer au champion lors de l'ascension de la montagne.

Enzo Ferrari a remporté plusieurs victoires dans cette ascension au volant d'Alfa Roméo puis avec des véhicules de sa *Scuderia*.

En novembre 2011, le Pape Benoît XVI a officiellement reconnu Saint Colomban comme le saint patron protecteur de tous les motocyclistes dans le monde.

Il se raconte que les pilotes italiens de Grands Prix Moto viennent prier Saint Colomban avant des compétitions importantes. Valentino Rossi, Max Biaggi, Loris Capirossi, Giacomo Agostini, Marco Melandri, et les 100 000 "motards", membres de la Fédération italienne, ont désormais un saint auquel ils vont pouvoir demander protection.



Depuis 2013, un nouveau pardon sous le patronage de Saint Colomban a vu le jour à **Camaret-sur-Mer**. Une nouvelle statue en bois du saint patron, commandée à Jean-André Poisson, trônera maintenant dans la chapelle de Notre-Dame de Rocamadour.



« *Anne, une motarde, m'a contactée pour créer cette statue. Je l'ai dessinée avec un casque de moto et une colombe à son pied gauche* », indique Jean-André Poisson.

Au-delà du saint Patron des motards, Saint Colomban est considéré aujourd'hui comme l'**un des pères fondateurs de l'Europe**. Dans une lettre envoyée au pape et conservée aux archives du Vatican, il a utilisé le mot "Europa" pour désigner une communauté de peuples au-delà de la simple géographie.

Robert Schuman lui-même n'avait-il pas déclaré "*Saint Colomban est le saint patron de tous ceux qui cherchent à construire une Europe unie*".

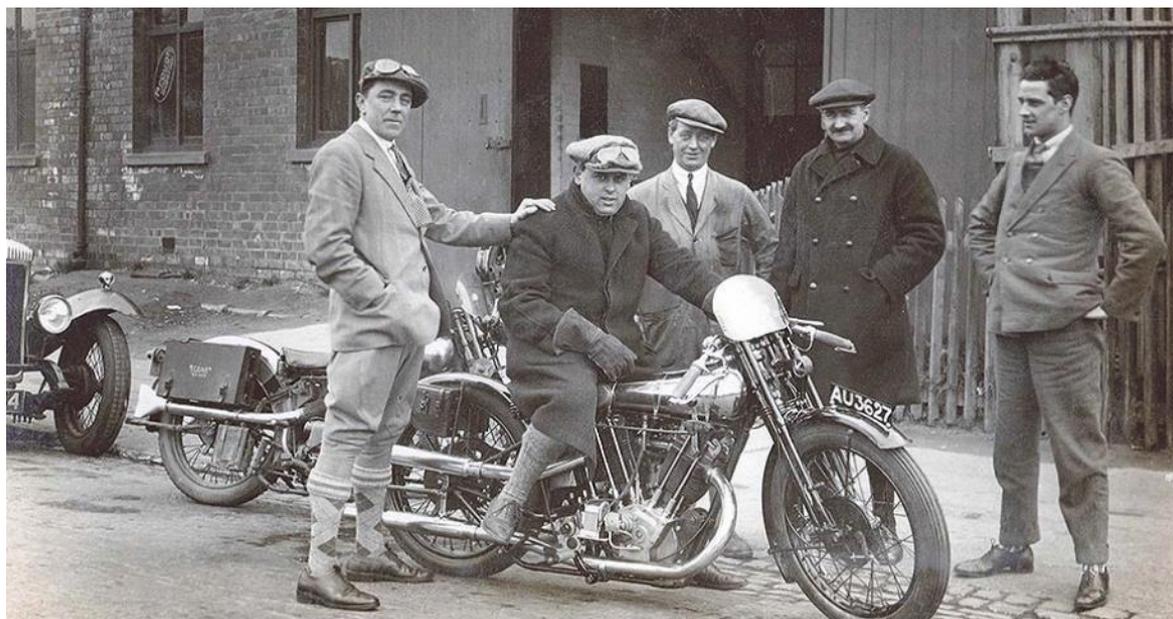
Aujourd'hui, un réseau européen d'échanges, regroupant des hameaux et des villes, se tisse sur les traces de Saint Colomban : le chemin de Saint Colomban.

Voilà une idée de voyage à moto qui pourrait être intéressante ?

Visite à l'usine *Brough Superior*

Par Didier et Dany

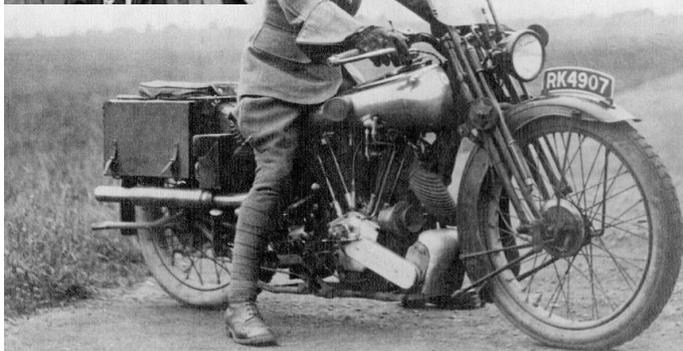
La fameuse marque de motos anglaise est née en 1919 de la volonté de son constructeur George Brough de construire la meilleure moto possible de l'époque. Des performances inégalables et une très grande qualité de réalisation font de ses motos des années 20 un peu le pendant des Vincent des années 50. Elle a été surnommée dans ses slogans "la Rolls Royce de la moto" par George Brough lui-même.



George Brough à califourchon sur l'une de ses motos et devant son usine (photo Internet)

Rolls Royce, s'offusquant alors qu'on associe son nom à une réclame pour une marque de motos, a été invité à visiter l'usine Brough Superior par George. Constatant le grand soin apporté à la réalisation des motos (les ouvriers travaillaient en gants blancs), les dirigeants de la fameuse marque automobile ont donné leur accord après la visite.

Brough Superior est généralement connue du monde motard grâce à son fameux ambassadeur Thomas Edward Lawrence plus connu sous le nom de Lawrence d'Arabie, personnage presque mythique, officier, aventurier, espion, écrivain, diplomate qui acheta 7 *Brough Superior* et finit d'ailleurs par se tuer avec sa dernière acquisition, une Alpine SS100, le must des fabuleuses



Brough Superior. Il s'est tué au guidon de sa moto en 1935 à 46 ans. Son décès par traumatisme crânien quelques jours après son accident, associé à sa célébrité, ont fortement contribué au début de la généralisation du casque, hors compétition.

Ci-contre, photo ultra connue de Lawrence sur sa *Brough SS100 Alpine*. Notez la canne d'aristocrate fixée sur la fourche et dont le pommeau dépasse.

La marque survit difficilement dans les années 30 et disparaît en 1940, cessant toute production. Elle a été relancée en 2013 puis finalement rachetée récemment par un Français dénommé Thierry Henriette, un designer très connu dans le milieu moto.

Thierry Henriette a notamment été à l'origine du *scrambler* Voxan, considéré par certains comme la plus belle des Voxan. Il participe également au design de nombreuses marques de motos actuelles.

La nouvelle usine *Brough Superior* est donc installée dans une zone industrielle, près de Toulouse. Avec Didier, nous avons eu l'occasion de la visiter et Thierry nous a fait l'honneur d'un tour complet sans "zone secrète".



La surface totale est de 2000 m² répartie sur deux niveaux.

À l'étage, le "musée" avec de très nombreuses réalisations anciennes de Thierry, sur base japonaise essentiellement, où l'on comprend bien l'évolution dans la recherche esthétique du design. Le travail de l'aluminium, sous toutes ses finitions, est une constante dans les accessoires, l'habillement, etc.

Mais aussi une foultitude de *Brough Superior* modernes dans des habillages très variés : la recherche de l'originalité et du beau. Et aussi une *Brough* des années 20.



Au milieu de ce musée sont éparpillés les bureaux des designers dont celui de Thierry. On y rencontre beaucoup de jeunes créateurs affairés sur leurs logiciels de design, une ambiance qui paraît très cool, très calme mais où cela phosphore.

Il faut dire que le concept de la moto a été revu. La base est un bicylindre en V (998 cc) spécifique à la marque qui, malgré la modernisation de la ligne, présente une évidente filiation avec les productions des années 20.

Une *Brough Superior* moderne quoi ! La démarche est très différente de celui des Egli-Vincent modernes où l'intention est clairement de conserver un look café racer, typé années 60/70.

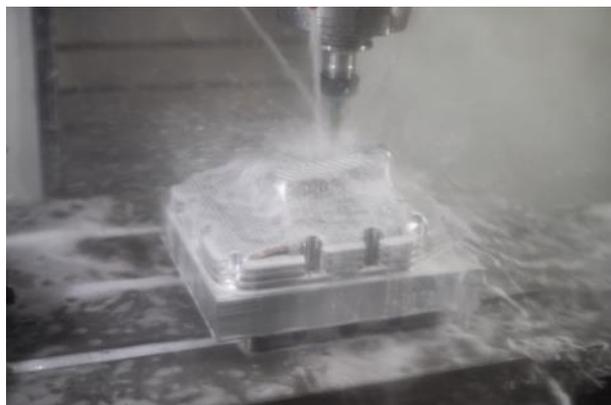


Ici, on est dans un look quasiment futuriste avec une tradition que l'on devine ancrée dans le passé pour qui a un peu de culture moto.

La partie mécanique moteur/boîte est commune à toute la gamme, plus sans doute quelques constantes comme la structure générale, ou peut-être l'angle de chasse, etc.

Par contre, la partie cycle est extrêmement diversifiée et il n'est pas fait de véritable série. Bien sûr, il y a quelques "modèles de base" comme l'Alpine, la Lawrence, etc., mais même sur celles-ci, il est possible (et même recommandé !) de demander toutes les options ou desiderata possibles. Toutes ces pièces comme le bras oscillant, la fourche, le réservoir, les roues, les échappements sont usinés ou construits sur place et peuvent donc recevoir toutes les variantes imaginables, tout en restant dans l'esprit et la sécurité. Les accessoires sont aussi souvent usinés ou modifiés sur place, la peinture réalisée au niveau inférieur de l'usine est "à la carte".

Au sous-sol, on a donc toute la partie "mécanique".



Depuis peu, le moteur est usiné sur place, dans la masse, par des machines CNC 5 axes, à partir d'alliage massif.

Il n'y a plus de fonderie, c'est moins de sous-traitance, une meilleure qualité (aucun risque de porosité), une plus grande souplesse dans la conception (s'il manque un renfort, il est très facile à ajouter) ! À la place, tout est usiné. On part d'un bloc de plusieurs dizaines de kg d'alliage pour arriver à un carter qui pèse quelques centaines de grammes. C'est extrêmement spectaculaire à voir.



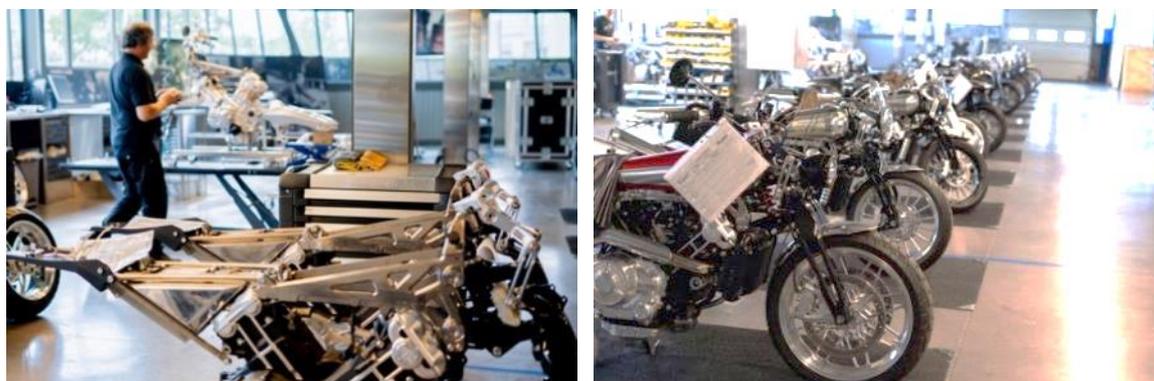
Les machines travaillent jour et nuit pour produire tous les carters. De la même façon sont produits : moyeux, cadres, bras de fourches, bras oscillant, roues pleines et tous les accessoires. Les pistons embiellages, pistons et pignons de boîte de vitesse proviennent de sous-traitants sélectionnés selon un strict cahier des charges ainsi que quelques accessoires (électricité, pneus) sinon tout le reste soit 80% de la moto est produit en totale autonomie. Y compris réservoir et échappement, produits sur place, en inox.



Tout l'assemblage (moteur-BV-moto complète) est également exécuté sur place. Chacun des employés, presque tous jeunes, est responsable de sa partie, qui de l'usinage, qui du montage moteur, qui de la soudure des bras oscillants, etc.



Grosso-modo la marque produit ainsi 120 motos par an, ce qui se confirme, sur place, par le grand nombre de motos à différents stades de réalisation depuis l'usinage des carters à "en cours de montage" et le stock en attente de livraison.



1/3 sont exportées en Europe et 1/3 hors de l'Europe, le tiers restant étant vendu en France. Les prix démarrent autour de 60 000 euros et varient ensuite selon les demandes du client, aucune moto n'étant réellement identique, ce qui est le but avoué de l'entreprise. Un side-car a aussi été étudié pour une demande spéciale et quelle réussite !



Moto et side en cours de réalisation. La sellerie n'est pas encore complète

Enfin, sur la base du même ensemble moto propulseur, *Brough Superior* construit à Toulouse, à la demande d'Aston Martin, une moto encore plus radicale, non homologuée et donc destinée à la piste seule. La puissance passe de 102 CV à 180 CV grâce à un turbo, pour un poids de 180 kg. On arrive donc à 1 CV par kg, un rapport poids/puissance exceptionnel. Seules 88 machines sous la réf. AMB 001 PRO seront fabriquées pour un prix dépassant allègrement les 100000 € !



Quelques-unes d'entre elles étaient encore exposées lors de notre passage, si l'envie vous en prend...

Un grand merci à Thierry Henriette et à son équipe pour leur disponibilité et le fabuleux voyage dans une page à la fois traditionnelle et futuriste de la moto... par *Brough Superior*.

Plus d'info => <https://www.brough-superior-motorcycles.com/>

Toutes photos : crédit *Brough Superior* ou Internet pour les anciennes.

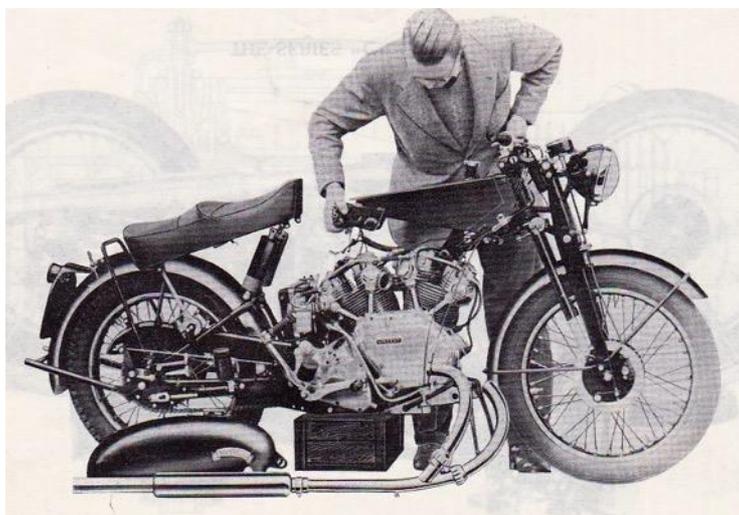


Week-End bricolage Vincent

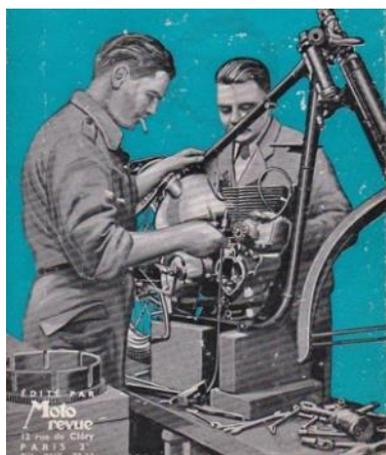
Par Dany et Jean

Avec quelques membres que nous remercions chaleureusement, nous avons décidé d'organiser des journées bricolage pour ceux qui ne sentent pas à l'aise avec des opérations de base afin de leur permettre d'être autonome pour entretenir leur(s) machine(s). Finalement, l'expérience montre que les pannes sont rares et très faciles à gérer sur nos machines pour peu que l'on sache s'y prendre.

Ces séances auront lieu de préférence en période hivernale. C'est bien entendu gratuit. Seul le logement et éventuellement les repas sont à la charge des "participants" selon les possibilités locales.



Week-end bricolage VINCENT 28/29 octobre 2023



Au programme : **Dépose de culasses pour changement joints de colonnettes, réglage du jeu aux culbuteurs + divers.**

Lieu : Bresse Louhannaise (71). Couchage et repas assurés à la maison. Gratuit.

Reste 6 places

Contact :

dany.vincent@wanadoo.fr

06 07 85 93 33

Nota : ce week-end est plutôt destiné à des novices en mécanique, donc si vous changez déjà vos guides de soupapes, seul, ce "stage" ne vous concerne pas vraiment. Mais vous pouvez en d'organiser un !



Des animations sont prévues pour les dames accompagnatrices pendant que les messieurs bricolent...

Du Face-Book au Fesse-Bouc

Rubrique SM Zoophile

Par Paul Hamon qui, du borbier de fesse-bouc, nous sort quelques pépites

Il y a quelques temps, notre ami Didier nous encourageait à participer à la « Chevauchée des gentilshommes ». Sa proposition, fut malheureusement suivie par peu d'entre-nous. Une hypothèse serait que nous ne sussions pas nous habiller pour la circonstance ? Bien heureusement, ce problème ne se renouvèlera plus car Paul vient de nous dénicher quelques exemples qui méritent d'être suivis !



Pour les filles :

Bien sûr, ici, il ne s'agit pas d'une Vincent mais quand même, quelle grâce.

Il paraît que, pour mettre en marche une série D, il faut enlever son pantalon (c'est dans le manuel)... remarquez que cette charmante amazone a trouvé une astuce pour éviter une situation un peu embarrassante... quand elle pilotera sa chère D.

Pour les garçons :

Il y a quelques temps, Paul m'avait fait parvenir une photo d'un Vincentiste fumant négligemment la pipe mais je n'arrive pas à remettre la main dessus. Du coup, Paul nous envoie cette autre photo d'un jeune élégant, assis sur sa Comet.

Notez la décontraction de ce gentilhomme, c'est là tout le secret de son élégance... le reste (les bottes, la coupe du pantalon...) tout vient naturellement après.



Trophée du Tigre, suite des Lauréats

Par Jean

Proposés pour 2011 :

1 - Hervé Sabassier pour avoir définitivement enfoncé messieurs Jacob Delafon et Armitage Shanks. La prochaine commande étant une chaise percée pour le Charles de Gaulle (le side-car de Michel Goin).

(Le lecteur se rappellera ou apprendra qu'Hervé avait mobilisé tout son village pour préparer le rallye de 2011 à Parpeçay. Parmi ses œuvres, on pouvait admirer un magnifique siège Louis XVI pour les filles et une superbe poubelle pour les garçons, le tout sous tente, dans un décor de draperie digne du Drap d'Or).

2 - Jivaro pour son amour du train : parti, le sourire aux lèvres, voir sa belle-mère, en compagnie de Jivarette, et sur leur puissante Comet, mais rentrés en train *because* chaîne secondaire cassée un dimanche.

3 - Rachel pour sa fine analyse du comportement d'une moto : elle a trouvé que sa moto tortillait de l'arrière quand elle mettait la pêche (!!!!) pour doubler. Ce qui s'explique facilement après-coup quand on voit que l'un des boulons d'axe oscillant s'était fait la malle et que l'axe sorti de plusieurs centimètres et que donc ledit bras oscillant n'était maintenu que d'un côté.

Trophée du Tigre reçu pour l'année 2011 : Hervé Sabassier

La Plume du Loup 2011 :

Est suggéré Alan Wright, sujet de sa gracieuse majesté et qui fournit en articles le LG, revue francophone.

Trophée reçu pour l'année 2011 : Alan Wright

Non seulement Alan a eu le trophée pour l'année 2010 mais il a récidivé en articles et documents originaux pour notre plus grand plaisir. Alan poussera par ailleurs très loin le sens de la mise en scène à un rallye dans l'Allier mais ça, c'est une autre histoire...

Ci-contre : Quelques-unes des machines engagées à Parpeçay



Revue de Presse

Une rubrique qui si vous le voulez restera irrégulièrement mensuelle

Par Didier



La presse spécialisée occasionnellement parle de nos  et de ses dérivés. Certains d'entre nous sont friands de ces histoires, anecdotes, essais. Il est pourtant difficile d'être au courant de tout, de tout lire, tout acheter, dans l'espoir de trouver, la photo, l'anecdote, le commentaire. Il y a pas mal d'années notre regretté Président, Michel Goin tenait à jour une longue liste, des publications trouvées dans la presse, depuis... ???, les débuts des HRD, et il la divulguait occasionnellement.

Vous trouvez quelque chose, n'hésitez pas, faites-le moi savoir : didier.camp31@gmail.com, je passerai le message à notre journal favori.

Petite revue ce mois-ci. Beaucoup de publications pratiquent la trêve estivale. Le LGE, lui, est fidèle à ses lecteurs, qui souvent le lui rendent bien. Merci à eux.

La Vie de la Moto, n°1206 du 03 Août 2023 :

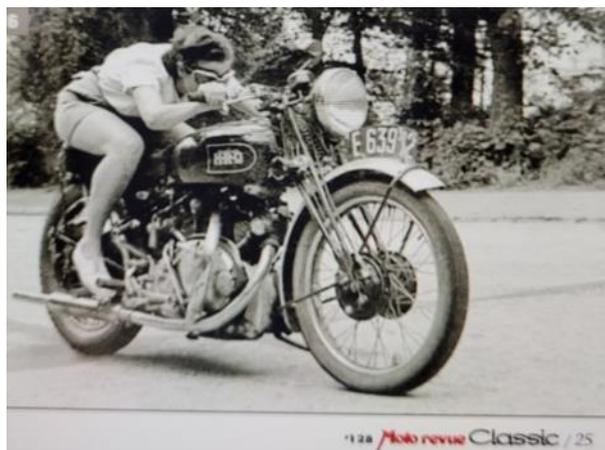
Page 14 : 16^{ème} édition des Anglaises en Gévaudan. À nous les p'tites anglaises ! organisé par le NOC (*Norton Owners Club de France*). Photo à l'appui, on y apprend que « Tout droit sortie des entrailles des ateliers Godet, l'Egli Vincent de 1968 d'Arnaud Dageville venu de Lourdes, est une pièce d'orfèvrerie ».

Moto Revue Classic, n°128 de Juillet/Août 2023 :

Page 24 et 25 : Les souvenirs de Jean Junior (embauché à Moto Revue en 1951, il a plein de choses à raconter).

Il nous parle de Marianne Weber, motarde et journaliste Belge, qui porte un regard différent sur la moto.

Elle n'hésite pas à rechercher la meilleure position « de recherche de vitesse », sur une HRD Rapide, [béquille latérale dépliée !!](#), [en short](#), [mais avec \(ndlr\)](#) « les lunettes qui vont bien ».



Tribulations estivales d'un jeune Vincentiste

Par Denis Harquevaux

L'excitation est à son comble, mon premier rallye Vincent est proche et ma Grey Flash, magnifique machine des établissements Godet, n'est pas prête. Fuite d'essence au carburateur et allumage incertain.

Je suis à la recherche de joints pour le carbu, après un coup de fil, je débarque chez *Classic Racer* à Nice. L'homme du lieu m'accueille dans un immense atelier vitré où trônent une vingtaine de motos plutôt anciennes dont sa superbe Norton Manx et une Norton Commando, deux machines qu'il utilise en course.

La discussion s'engage, il connaît Bruno Leroy et l'équipe Godet.

Ayant apporté la cuve de mon carburateur il m'indique qu'en déplaçant la cuve, on pouvait agir sur l'aiguille. Il me revient à ce moment-là que j'avais bougé la cuve pour un meilleur accès au titilleur. Mes joints en poche, je rentre chez moi et m'empresse de les changer et surtout repousser la cuve en avant et là, au miracle, plus de fuite !

Pour l'allumage, un simple réglage de l'écartement des vis platinées, retour à 0,35 mm au lieu des 0,2 mm qu'il y avait alors, suffit à résoudre le problème.

Le lendemain, je pars, l'esprit tranquille, avec une moto prête à dérouler les kilomètres.

Cependant avec toujours des problèmes de démarrage, tantôt elle démarre au premier coup de kick, mais, si je la loupe, ce peut être la galère, j'y reviendrais plus tard.

Je profite de ce voyage pour aller visiter les amis sur la route.

1^{ère} étape, St Jeannet/Montauroux, 70 km. Tout Va bien.

2^{ème} étape, Montauroux/Pertuis, 140 km. Le garde-boue arrière se fend en deux et bascule sur la chaussée. C'est qu'elle vibre ma machine. J'attache le garde-boue avec une sangle et continue ma route. Je l'avais déjà renforcé mais cette fois je remplace le renfort central en alu par un en bon acier bien épais.

3^{ème} étape, Pertuis/ Sisteron, 90 km. Rien à dire.

4^{ème} étape, Sisteron/les Avenières, 230 km. Comme les jours précédents, je me régale de ma machine et des beaux paysages traversés. L'idylle ne dure pas, à 40 km de mon but, l'embrayage me lâche. J'essaie de régler la tension du câble et je repars mais quelques kilomètres plus loin c'est l'arrêt définitif. J'appelle Dany qui se propose, malgré la distance, de venir me chercher, je refuse, l'ami chez qui je devais dormir vient me récupérer avec une remorque. De nouveau réglage de la tension du câble avec le réglage sur la boîte que m'indique Dany, mais rien n'y fait. Dépose du carter primaire mais n'ose pas aller plus loin, histoire de bille qui pourrait tomber je ne sais où. Je préfère aller au Rallye et glaner des informations.

5^{ème} étape, Les Avenières/La Chaux-de-Fonds. Un BlaBlaCar m'y mènera, Didier vient me récupérer pour Villers-le-Lac.

Heureux d'être enfin arrivé à mon premier Rallye Vincent, je découvre plein de personnes sympathiques, ce pourrait-il en être autrement ? Discussions autour de mon embrayage mais ayant une boîte Albion bien différente de la boîte Burman montée sur les Comet, je n'ai pas les informations escomptées.

Je n'ai jamais vu autant de Vincent en même temps, il faut dire que le plateau est bien fourni. C'est un régal pour les yeux et les oreilles.

Déçu de ne pas être arrivé avec ma moto, ravi de monter sur la 1330 Godet d'Hervé, le side-car Watsonian de Richard, la 1000 de Jean et pour finir le side-car Moto Guzzi d'Hervé qui m'accompagnera au rendez-vous de mon BlaBlaBar de retour.

Grand merci à eux et à toutes les personnes présentes pour leur sympathie.

Petite anecdote : je tombe en panne avec ma Grey Flash, je monte avec Hervé et un fusible saute, je m'assoie dans le side-car de Richard et sa couronne arrière casse, du jamais vu, une paille dans l'acier ? Porterai-je la poisse, je n'y crois pas.

De retour, je démonte l'embrayage (pas de bille), je découvre que l'écrou central est dévissé, ce qu'avait suggéré Dany, cela a immobilisé la machine mais rien de grave dans le fond.

Revenons aux problèmes de démarrage et de vibrations. Ce que j'avais oublié, c'est que la Grey Flash était, à l'origine, une moto de piste. On la mettait en marche à la poussette non pas au kick. De plus, c'est un moteur gonflé qui vibre beaucoup dans les tours. Après chaque course elle était vérifiée sur toutes les coutures. La mienne, même si elle est apprêtée pour la route reste une machine au moteur avec un très haut taux de compression ce qui engendre les petits désagréments énoncés. Comme je désire vraiment rouler, je vais lui mettre un piston moins bombé et je n'aurais alors plus que le plaisir.

Pour l'heure ma moto est chargée et je vais l'enfourcher et continuer ma route.

Motos Croisées n°4

Par Philippe Abonyi

MOTOS CROISÉES - VOCF 04

HORizontalement
 I : La part du feu. II : A été rapidement génial chez Norton. III : Eric, Jack ou Peter en moto. IV : Panne, crevaison ou averse en moto. V : Ile de France. A vendu plus d'une paire de pompes. VI : Termine son temps de travail. VII : Marque qui devait attirer les possesseurs de Mars ou de Venus ! VIII : Une bonne came pour être encore plus « speed » ! IX : Plus esthétique sur glace que chez Citroën. Abrégé de mécanique qui n'est plus au top niveau. X : Gonflent avec du silicone, pas avec du Viton. XI : Ouvreuse de portes à l'envers. S'intéressait beaucoup à l'éducation des jeunes filles. XII : Se place au-dessus des bêtes.

VERTICALEMENT
 1 : Initialement, est resté longtemps attaché à la marque Vincent. 2 : Huile locale. Extrait d'oxygène. Extrait de musique, ou les deux-tiers. 3 : Participe au jeu dans la distribution. Offre une jouissance fréquente. 4 : Ne lâche pas facilement. 5 : Plus familier que vous. Une Alta accidentée. Celle-ci est trop désordonnée pour boulonner ! 6 : Ancêtres en moto. 7 : Des mécaniques Suisses bien remontées. Préparateur de Scott, puis constructeur de motos et toujours en tête chez Aermacchi. C'est dommage, mais ces Anglais ne se mesurent généralement pas au pied à coulisse ! 8 : Des champs pleins d'avenir.

	1	2	3	4	5	6	7	8
I								
II								
III								
IV								
V								
VI								
VII								
VIII								
IX								
X								
XI								
XII								

Solution du VOCF 03 :
 I : Moto-ball. II : Iconique. III : Lecteurs. IV : Lac, Léon. V : E.N.A. Lune. VI : Votées. VII : ilaS. ELF. VIII : Nos. Is. IX : C.G. La. Pu. X : Eunectes. XI : Neigeuses. XII : Astres.
 1 : Mille Vincent. 2 : Océanologues. 3 : Toccatas. Nie. 4 : Ont. Es. Legs. 5 : Bielle. Lacet. 6 : Aqueuses. Tus. 7 : Luron. Pèse. 8 : Les neuf muses.

Tout ceci vaut bien un fromage sans doute !

Par Mary

À Époisses, son fromage, son château, son gîte, assez grand pour ranger 15 personnes, nous avons passé de sacrés bons moments !

Les virées sur les canassons, pardon sur les motos Vintage, nous ont enchantées.

Rachel et Dany nous avaient concocté un menu tip top :

Apéro dans une super coupe appelée Trésor de Vix ou cratère.

Mise en bouche aux amis de Flavigny.

Hors d'œuvres (excusez l'appellation !) Abbaye de Fontenay - jésuites et sacristains en en-cas
 Plat principal bœuf bourguignon bien sûr !

Trou normand aux caves d'Arcy/Cure

Fromages : À part l'Époisses, je ne vois pas !

Dessert : château de Bazoches et sa pièce montée par Vauban

Mignardises : 2 des plus beaux villages de France, l'Isle-sur-Serein et Noyers

Vins suivant arrivage, Eau minérale des sources de la Seine

Café-digestif pour que la défaite d'Alésia passe mieux. Vercingétorix en invité, n'a pas voulu descendre de son socle.

Soirées rythmées par des causeries mécaniques chez les uns et "l'Under Cover" diligenté par Brigitte, jeu qui nous a fait passer de sacrés bons moments de rigolade.

Un dimanche en balade avec les Pétroulets

Par Didier C.

Malgré la fraîcheur matinale, la Comet a démarré au premier coup de kick, direction Le Vernet, 25 km pour chauffer le moteur.

C'est un peu loin de Toulouse pour se donner rendez-vous, mais, pour certains, il y a deux ou trois avantages évidents : pouvoir facilement garer voiture et remorque, redécouvrir un lieu insolite, qui évolue d'année en année, en fonction des prêts et des trouvailles, j'ai nommé le « Jardin Secret de Bruno » et la promesse d'un petit-déjeuner/casse-croûte bien régional.

La météo était pluvieuse et ventée toute la semaine précédant la sortie, aussi, ce matin il y a du plaisir à rouler sous un ciel bleu et un soleil prometteur.



Arrivé à Le Vernet, le café est déjà prêt, fumant, et les croissants bien appétissants. Le pain frais tout chaud, juste sorti du four croustille et craque sous la lame du couteau, boudin, pâté, saucisson, vin de Gaillac... nous tendent les bras. Laissons-nous tenter, la route pourrait être longue, la panne pourrait nous guetter dans un endroit isolé, alors, autant anticiper : avoir le « ventre plein » rassure.

Douze « motos » sont au départ. L'affluence est moindre que les années précédentes... dommage. Casse-croûte « salé-sucré » ingurgité, Bruno, le maître des lieux et organisateur, a distribué le *Road book*, présenté le déroulement de la journée, et passé quelques consignes de sécurité.



La sortie est couverte par

M. Quaglia, le correspondant régional de LVA. Y aura-t-il un compte rendu dans la presse ? La revue de presse du LGE saura bien vous le dire, si cela se produisait.

Le plateau moto est hétéroclite. Une des deux sorties annuelles des motos d'un « Club Auto Ancienne » est toujours intéressante et déroutante, parfois on y voit de petites merveilles.



Magnifique Terrot 350 cc de 1933, moteur soupapes latérales, boîtes 4. BMW R50 de 1955, une très belle Ducati scrambler 350 cc de 1974. Motobécane et Terrot 125 et 175 des années 50-60, scooter « comme neuf » des années 60, sans oublier quelques 125 japonaises des années 70, Honda XLS et Yam YAS.

Vers 10h00 départ en douceur, par de petites routes, à travers ce champêtre Lauragais. Arrivé sur le



coup de midi au Lac de la Guanguise. Le niveau de l'eau y est très bas. Il fait presque soleil.

Certains décident qu'il est l'heure de l'apéritif (!!) mais, avec modération, juste pour se réchauffer (!!) car un vent froid souffle fort. Une bonne occasion, cette petite pause, pour admirer certaines des motos.

Décidément cette Terrot HML de 33 me fascine.



À 14h00, arrivée au Lac de Saint-Ferréol pour le pique-nique sorti des sacoches. Il ne fait pas chaud. On enlèvera juste les casques pour manger.



Au retour, nous faisons une belle halte à Saint-Félix-Lauragais, où le soleil nous réchauffe.

Nous en profitons pour déambuler dans le village, et visiter le château et son jardin, avec vue imprenable sur la plaine Lauragaise et la chaîne des Pyrénées.





Cette magnifique journée, balade d'un jour, se termine à Le Vernet, par un pot de l'amitié.

Encore 25 km, retour au bercail, seul.

La Comet peut enfin accrocher la 4^{ème} et faire « parler » les chevaux. Suivre la Terrot de 1933 lui manque presque. Le doux pom-pom de la latérale, qui imperturbablement filait bon train à 80 km/h était bien fascinant et intrigant.



Nos pétochons, ils ne sont plus tout jeunes, mais rutilants ou pas, ils aiment rouler (!!) sur leur grandes, ou petites roues.

Sortez-les et partagez votre plaisir avec les autres.

À bientôt, pour une prochaine édition.

Championnat de France side-car ancien

Team Laur-Ferrieu, Saison 2023

Mamy Green laissera la parole à Hervé...

Bonjour les Amis, vous, qui nous suivez, à travers ces pages, ou du bord de la piste.

Après Carole et avant Croix-en-Ternois les 7 au 9 Juillet, un nettoyage et une bonne révision de l'attelage ont été fait. Un train de pneu neuf, et un échappement revu et modifié, ont été montés, moins de bruit, en essayant de ne pas étouffer le moteur.

Juillet, ce sont les vacances, du moins pour certains. Longue route encombrée pour cet aller-retour de Toulouse à Croix-en-Ternois, mais ça en valait la peine !!!

Croix-en-Ternois, c'est un circuit qu'on aime. Carole avait bien fonctionné, donc, on est monté « dans le Nord », en se disant qu'on allait se lâcher un peu plus. Depuis le changement de la pompe à huile, la température du moteur a bien baissé, la modification sur les carburateurs (les boisseaux n'ouvraient pas à 100 %) permet de « taper un peu plus dans le moteur ». Nous avons vraiment le sentiment d'arriver à Croix-en-Ternois, à armes égales avec les BM et les Honda... Les essais libres confirment les bons réglages de la machine. Seulement un 3^{ème} temps aux essais. Un point faible à travailler pour nous. Seul, face au chrono sur un circuit ne semble pas être notre point fort. Le feu de l'action de la course, chasser ou être chassé, nous pousse dans nos retranchements.

1^{ère} course. Départ de la 2^{ème} ligne, temps régulier et record du tour. Arrivés 2^{ème}, le moteur tourne sans broncher et sans vibrations, prenant occasionnellement 7000 tr/min. Belle allonge, on sent qu'entre 6500 et 7000, il continue à « pousser » et ne s'assoit pas (ndlr : on est loin de 9000 à 11000 tr/min des BM et Honda !!)



2^{ème} et 3^{ème} course. Une piste humide par endroit et souvent glissante due à un « vieux revêtement » et une météo bizarre... Nos pneus neufs font merveille, le couple du moteur aussi, et malgré quelques glissades, nous montons par 2 fois sur la plus haute marche du podium.

Résultat du week-end, la plus haute marche. Que du bonheur de revoir à nouveau ce n°8 en haut du tableau. Ndlr : Des heures d'atelier et pas mal de sacrifices récompensés.

Manifestations à venir

Remarques générales

Rallye Officiel (autour du 14 juillet). Il est organisé par l'un des membres et ouvert à tous, les membres VOCF/VOC étant prioritaires en cas de limitation de place. Une solide aide tant d'organisation que financière est apportée par le club à qui prend l'initiative d'organiser un rallye Officiel.

Sorties, d'une semaine ou d'un long week-end, organisées par un membre.

Cette formule se construit avec un nombre limité de participants afin de permettre l'ambiance la plus conviviale possible. Il va sans dire que ces manifestations sont destinées à des membres du VOCF ou du Velocette Club de France. L'organisateur est libre de ses choix mais il semble naturel que les membres qui organisent d'autres manifestations soient prioritaires. De même, la participation par couple est vivement recommandée (on ne laisse pas Jules ou Julie à la maison !). L'organisateur peut accueillir un « non-membre » des clubs précités, soit parce que celui-ci aura un rôle à jouer dans le déroulement de la manifestation (guide culturel, apport technique, voire culinaire etc.) mais, à défaut de Vincent, il faut qu'il puisse se déplacer sur une machine contemporaine des Vincent et capable de soutenir leur rythme de roulage.

CHAQUE PREMIER LUNDI DU MOIS (NON FERIE) VERS 19 H 30 :

Dîner entre membres et amis, au Clairon : 328 rue de Belleville, 75020 Paris



1 AU 3 SEPTEMBRE 2023 :

Rallye Velocette-Vincent organisé avec la branche normande du VOCF au Château de Tourville-sur-Pont-Audemer « Lycée Agricole – 2750 ». Organisateur, Hervé Sévenier, membre des 2 clubs.

Pour renseignements et inscriptions : pirot.jean@orange.fr – 06 81 53 09 86



23 AU 30 SEPTEMBRE 2023 :

Tour du Massif Central à Vincent, en itinérance, organisé par collectif VOCF.

COMPLET.

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



7 octobre 2023 : déjeuner des Normands pirot.jean@orange.fr 0681530986



LES 28/29 OCTOBRE - WEEK-END BRICOLAGE VINCENT

Bresse loughannaise - Gratuit - Animations pour les dames accompagnatrices par Rachel. Reste 6 places

Contact dany.vincent@wanadoo.fr 06707859333



7 AU 10 MARS 2024 – SALON DU 2 ROUES LYON EUREXPO

Jean Boulicot prépare un super stand exclusivement dédié aux Vincent.

Actuellement, les conditions logement/repas ne sont pas encore connues. Selon nos infos actuelles, ce sera le record par le nombre de Vincent présentées sur un salon. Merci à ceux qui ont déjà répondu et on attend les autres !

Envie de l'aider, de participer ? => Contact Jean : eliane.boulicot@wanadoo.fr

N'oubliez pas de visiter notre site (<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.

- **JACQUES COLOMB VEND :**

Velocette 500 Thruxton Veeline du 10/1970

Une des rares importées par Leconte. Carte grise normale. VMT 977. Expertisée.

Environ 45 000 km, 28.000 €

colomb.j@wanadoo.fr – Tél. 06 75 28 77 47



- **ÉRIC 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 a tenu à jour avec toutes les révisions.

IL SOUHAITE LA VENDRE car il a d'autres projets. Prix : 70 000 €.

eric.holubenny@wanadoo.fr – Tél. 06 66 95 41 37



- **RENÉ VALLANO VEND :**

Diverses pièces Comet dont un UFM avec un V5C (« carte grise » anglaise) correspondant (1953).

Prix : 1400 € l'ensemble.

r.vallano@hotmail.com

- **DANIEL MEURINE VEND :**

1 kick repliable pour Comet – Bon état : 300 €

jiv@abeille.com – Tél. 06 73 76 77 69



Bienvenue à nos Nouveaux Adhérents

DUMONT Thierry (10), MOUTON Vincent (02)

Bonnes adresses

Attention ! Vous avez appris dans le LGE 41 que la fabrication des pneus Avon de 300 X 20 allait être arrêtée. Philippe Guijarro et Lord Dominique nous ont communiqué des adresses où en trouver en France, ne traînez pas !



En suivant les conseils du dernier LGE, j'ai cherché à me procurer le pneu avant en 20 pouces soit l'Avon Speedmaster.

Le dernier que j'ai changé, il y a peu, avait coûté 150 € :

- chez **1001 pneus** l'offre alléchante d'environ 100 € se transforme en une unité à 250 € !!
- chez **discount-pneus.com**, il est à 151 €
- chez **123 pneus**, il est à 163,59 €
- on en trouve aux environs de 161 € sur trois autres sites : **Pneu Guru, Mobilemech et Pneus.fr**

-  **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 Houlme, 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
-  **Only British Austria (Autriche)** : Nombreuses pièces Vincent [Home | BRITISH Only Austria Fahrzeughandel GmbH \(vintage-motorcycle.com\)](http://Home|BRITISHOnlyAustriaFahrzeughandelGmbH(vintage-motorcycle.com))



Ont contribué à ce numéro :

Philippe Abonyi, Didier Camp, Mary Camp, Mamy Green, Paul Hamon, Denis Harquevaux, Hervé Laur, Jean Pirot, Georges Remillieux, Catherine Remillieux-Rast, Dany Vincent.

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