

LE LOUP-GARREAU

44

Électronique



D'argentine en Suisse (47^{ème} rallye Vincent, été 2023), cette machine a parcouru du chemin !
(photo Sandra Gillard)

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.

septembre 2023



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).

Sommaire :

Le mot du Président	3
Salon du deux roues 2024 à Lyon	4
Norvin : le cadre Norton « <i>Featherbed</i> »	5
D'une panne l'autre...	8
Quand la FBVA devient la BEHVA	11
La mise en route	13
Revue de Presse	17
Trophée du Tigre, suite des Lauréats	18
Savoir prendre l'angle...	19
Du Face-Book au Fesse-Bouc	27
Manifestations à venir	28
Petites Annonces	29
Bonnes adresses	30



Un démarrage au kick raté peut entraîner des attitudes de grande tristesse, voire de désespoir. Si vous ne voulez pas vous retrouver dans la même situation que cette malheureuse jeune fille, le Loup-Garreau électronique vous conseille de lire l'article sur la mise en route.

(photo : Hervé Sabassier)

Le mot du Président

Chers amis sportifs,

Je suis juste de retour du rallye la France à Moto Ancienne (FMA) sans doute l'un des plus longs rallyes européens sinon au monde.

Cette année le FMA partait des environs d'Amiens, longeait les côtes de Normandie, puis de la totalité de la Bretagne. Ensuite direction l'Est en suivant la Loire. Puis le FMA coupe par le centre pour arriver au sud du Jura avant de longer les frontières de la Suisse et de l'Allemagne pour finalement rentrer par le Luxembourg et la Belgique à Amiens.

Le tout en trois semaines et quelques 5000 km pour ceux qui ne se sont pas trop perdus ou qui ont suivi scrupuleusement le *road book*, nettement plus pour les autres !

Selon le règlement, les machines doivent être au maximum de 1955. On y trouve donc de nombreuses marques européennes, voire étatsuniennes. Les étapes étant de 200 à 250 km et utilisant des voies (très) secondaires, cela signifie 5 à 6 heures de selle par jour ! Au fil du temps, les petites cylindrées ont disparu car, de par leur vitesse trop lente, elles imposaient encore plus d'heures de roulage. Et si l'on trouve encore quelques 350 Terrot ou Peugeot, la majorité des participants roule en 500 ou 750, ou plus.

Même si je pense qu'une 500 est sans doute mieux adaptée qu'une 1000 (petites routes) et même si une 350 Terrot bien menée peut être impressionnante d'efficacité localement (petits virages surtout en descente), c'est une belle occasion pour comparer nos machines.

Et là, il n'y pas photo, comme on dit de nos jours, les Vincent surclassent TOUS les autres modèles et ils sont nombreux (au moins 20 marques différentes) par leur tenue de route, leur capacité à virer, leur fiabilité, leur endurance et leur confort. Quant à la 1000 il n'y a aucune comparaison possible avec aucun autre modèle par sa puissance tant la différence est impressionnante : c'est un autre monde !

En fait, la comparaison serait bien plus logique avec des motos des années 70 voire début 80. D'ailleurs l'un des participants, venant de faire un petit galop d'essai avec ma moto, l'a comparée à sa Laverda !

En comparaison les autres motos du FMA ne sont "que" de vieilles motos même si je leur trouve beaucoup d'attrait. J'imagine également, pour avoir beaucoup roulé avec ce type de machines, la résistance physique qu'il faut pour « avaler » les 3 semaines ! Chapeau bas aux pilotes de ces machines !

C'est dans ce type d'occasion que l'on voit l'avance incroyable que pouvaient avoir ces machines face à la concurrence.

D'ailleurs depuis 30 ans que je roule (quasi) exclusivement à Vincent, je n'ai jamais considéré que je me déplaçais à moto ancienne mais... juste à moto !

Et c'est sans doute le plus beau compliment que l'on puisse adresser à Philip Vincent et Philip Irving !

Dany

Cette année, au FMA, on pouvait rencontrer 6 adhérents au VOCF :

Laurent Buray - 1000 Vincent Black Shadow D
 Jean-Louis Chauvet - 500 Comet C
 Dominique Malcor 1000 HRD - Vincent Black Shadow B
 Jean-Michel Rioux 500 - Comet C
 Dany Vincent 1000 - Vincent Black Prince
 Philippe Wagner - 500 Triumph Speed Twin

Et avec 5 Vincent, c'était une fois de plus, la marque la plus représentée...pas un hasard, n'est-ce pas ?

Salon du deux roues 2024 à Lyon

Dans un récent message, Jean Boulicot et Dany nous rappelaient que le Salon du deux Roues de Lyon est sans doute la plus importante manifestation d'Europe (120 000 visiteurs pour 2023). Ce salon, tout en présentant à peu près tout ce qui roule aujourd'hui comme deux-roues, fait également la part belle aux motocyclettes anciennes et à leur histoire.

C'est dans ce cadre que Jean et Dany souhaitent, pour le millésime 2024, nous inviter à participer à **une exposition « Vincent » hors du commun**. Pour le moment, l'affaire est en discussion avec la direction du salon qui semble intéressée et même plus.

Ce salon se déroulera du jeudi 7 au dimanche 10 mars 2024.

Bien sûr, toute la logistique de notre installation (comme on dit dans les musées) est à négocier.

L'hébergement des exposants, leurs repas, tout est encore à voir. Pour les responsables du salon, si nous présentons 2/3 machines par personne tenant le stand, nous pourrions plus facilement obtenir des conditions confortables.

Mais également, de notre côté, il nous faut savoir ce que l'on peut présenter.

En d'autres termes, il faudrait savoir quels sont ceux d'entre-nous qui pourraient apporter – si possible – plusieurs Vincent pour monter un stand le plus « riche » possible (du *Firefly* à l'*Amanda scooter* en passant par la *Black Shadow* et la *Black Prince* ?).

Il devrait être également possible de diffuser en boucle des extraits du fameux film "*Speed is Expensive*" (ceux où on voit rouler des machines !)

D'un point de vue pratique, les motocyclettes pourraient être mises en place le mercredi jusqu'en fin de journée et reprises après 18 heures le dimanche soir.

Un « *co-camionnage* » permettrait d'apporter plus de Vincent en diminuant les frais.

À l'heure où nous rédigeons cette annonce, rien n'est encore verrouillé MAIS pour que cela puisse fonctionner, le VOCF a besoin de vous.

Merci à ceux qui pensent pouvoir s'engager dans cette aventure, motos Vincent et/ou véhicules de transport, de joindre Jean Boulicot ou Dany Vincent le plus rapidement possible.

Jean Boulicot : boulicot@wanadoo.fr

Dany Vincent : dany.vincent@wanadoo.fr



Norvin : le cadre Norton « *Featherbed* » Première partie

Par Lord Dominique

La famille Vincent est multiple et se déplace souvent avec des machines diverses et variées ; à la diversité que l'on trouve déjà dans la proposition de modèles spécifiquement sortis de l'usine se sont ajoutées de nombreux autres variantes issues des « bidouillages » plus ou moins heureux des amateurs de Vincent. Nous trouvons donc des « trois roues », les Egli de Fritz, les Vincati à cadre Ducati, les Seeley etc...

Parmi ces « spéciales », une Vincent est née et a marqué l'histoire Vincent, ce fut la Norvin, à cadre Norton, plus spécifiquement le fameux « *Featherbed* » ou « lit de plume » en français – NDLR.

Naissance d'une légende

Avant-guerre, de 1938 à 1949, les Norton ont subi maints déboires en course, souvent battues... par l'AJS Porcupine (un bicylindre de 500 cm³) et par la Velocette KTT MK 8 en 350 cc, lors des championnats du monde de 1949 par exemple.

On pourrait mettre cela sur le dos de Joe Craig, le chef du service course, qui se refusait à utiliser autre chose que son monocylindre chéri.

En fait, ces cinq saisons d'échecs variés n'étaient pas dues à un manque de puissance du moteur qui était alors placé dans le berceau « *Gardengate* » ('porte du jardin', sans doute en raison des « tout droits » direct dans les champs... en course, je m'égare !), la fourche devait aussi être pour partie à ces contreperformances.



Norton Manx de 1936 à cadre « *Gardengate* » (ensuite la suspension sera coulissante)

Cependant deux pilotes amateurs de Belfast, les frères McCandless, Richard (dit Rex) et Cromie avait construit en 1944 un cadre double berceau à suspension arrière coulissante pour y adapter un moteur de Triumph T 100.

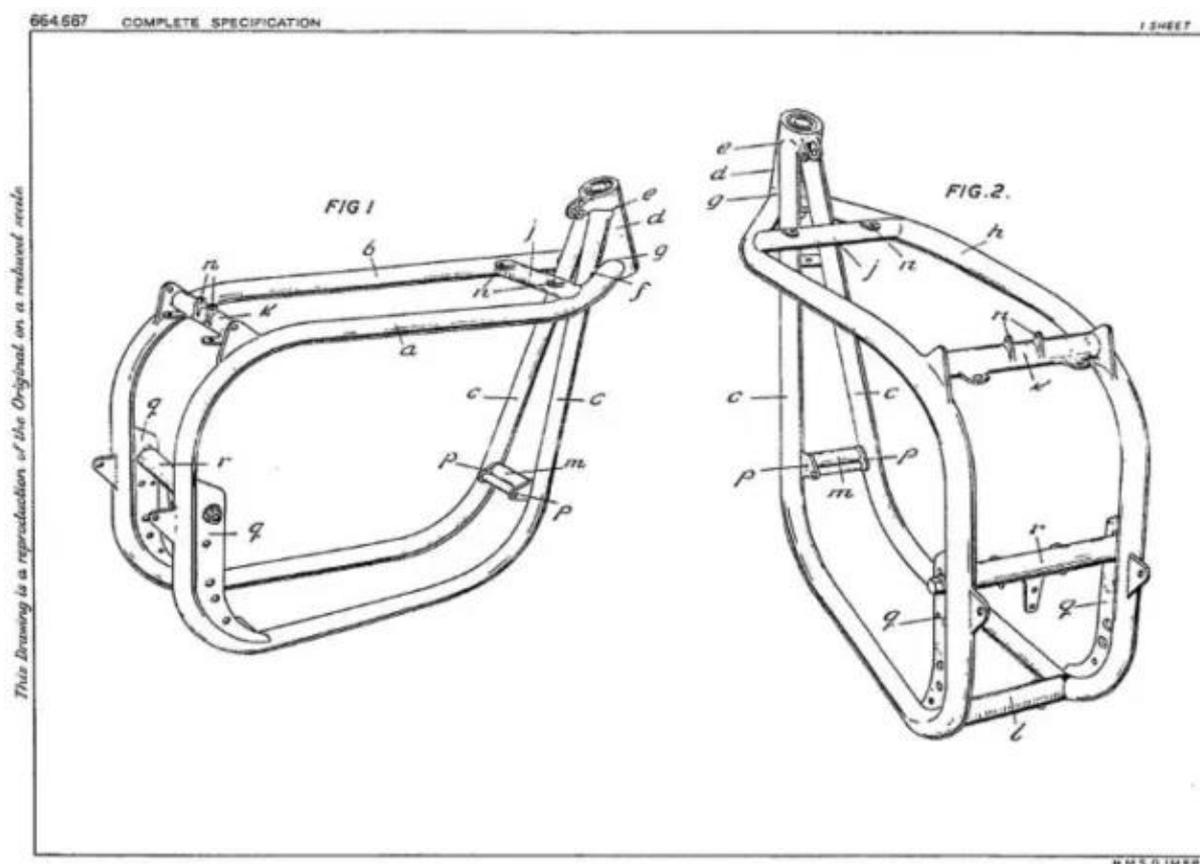
Deux ans plus tard Artie BELL, un Irlandais qui est associé à Rex McCandless, dispute l'*Ulster Road Race* sur une Norton avec la partie cycle MacCandless. Il mène, bat le record du tour et casse son moteur. Ce cadre, Rex McCandless l'améliora et le nomma le « *Kneeler* ».



Rex McCandless

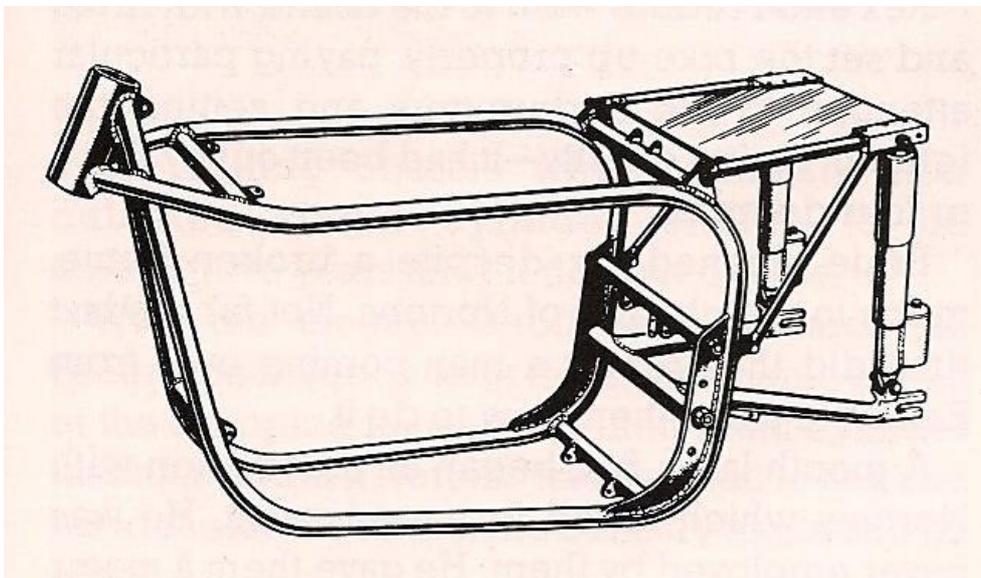
Mais Joe Craig ne réagit toujours pas. C'est donc Bill Mansell, un autre ingénieur de Norton qui propose aux frères McCandless de travailler en sous-traitance pour, enfin, leur confier en 1948 la tâche de concevoir un cadre... MAIS un cadre simple berceau interrompu pour... le trial !

Seulement la fessée que reçue l'usine en 1949 fera que Joe Craig va se poser certaines bonnes questions. Heureusement Rex n'avait pas attendu ce « dégel » pour concevoir le cadre pour les Norton. Le brevet qui s'ensuit fait l'objet de demandes conjointes le 13 octobre 1949 de la part de Norton Works LTD et de McCandless. Le premier cadre sera livré au début de l'année 1950. Sur les toutes premières versions, la partie arrière était rapportée par boulonnage.



Plan du cadre déposé le 13 octobre 1949 pour demande brevet n°26294/49

Donc McCandless apporte son gabarit à Birmingham et fabrique huit cadres., Il s'agit du « *Wideline* ». Il fut réalisé au départ en tubes d'acier « ordinaire », puis en tubes Reynolds 531... le *wideline* (ligne large ?) est un cadre dont les tubes sont parallèles donc plutôt large à l'arrière, au niveau de l'assise du pilote, ce qui peut être gênant pour le pilote. Bien que jugé inconfortable au niveau de la selle il fut monté jusqu'en 1959.



On assemble autant de motos d'usine en avril et mai 1950 au service Course et Geoff Duke inaugure la 500 et gagne à *Blandford Camp*, devant une AJS Porcupine, le 19 avril, en battant le record de la piste et celui du tour. Puis trois semaines plus tard arrive la 350. Au Junior TT trois Norton sont sur le podium avec Bell, Duke, et Daniell devant l'AJS usine de Leslie Graham. Puis sur le Senior TT, Duke remporte le trophée devant Bell et Johnny Lockett laissant le champion du monde Graham encore en quatrième position avec sa Porcupine d'usine, la Norton Manx de Daniell est cinquième. Le succès est sans appel et la réputation va croissante pour devenir un « *must* » de nos motos anglaises classiques et une solution pour le moteur Vincent dans les années 60 et 70.

Dès 1951 les pilotes privés peuvent acheter ce cadre, la Manx n'est plus une moto d'usine mais elle devient privée. Sur les modèles courants, c'est en 1953 que la suspension coulissante se verra remplacée par un bras oscillant... À la Manx, le motocycliste lambda associe toujours le cadre *Featherbed* et bien des pilotes connus ont débuté, ou couru, sur des Manx à cadre *Featherbed*.



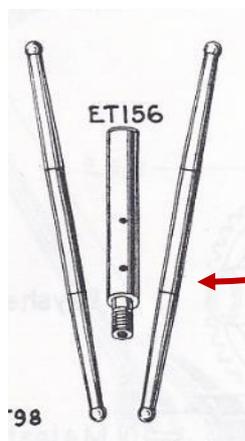
D'une panne l'autre...

Par Richard Cordy

Les lecteurs du Loup-Garreau peuvent se référer à l'article que Richard avait écrit, suite aux mésaventures rencontrées en juillet 2022 sur la route du rallye Vincent français à Merville (magistralement organisé par Stéphane).

Le problème que j'ai rencontré l'année dernière fut d'abord un embrayage qui patine. C'est arrivé sur une route de Plymouth bien encombrée.

Le mécanisme de l'embrayage était une vraie passoire thermique pour la tige de poussée, ce qui n'a rien d'idéal. L'embrayage passait son temps à se dérégler et j'en attribuai la cause à des dilatations thermiques qui limitaient la levée d'embrayage. Mais il y avait également un autre problème qui se jouait dans le mécanisme des soupapes. Je pensai que j'avais perdu de la compression sur le cylindre arrière, à cause de la bague d'appui du culbuteur (ET25) qui se serait déplacée sur la soupape (ET35).



C'est alors que j'ai perdu toute la compression du cylindre avant, car la tige de poussoir d'échappement (ET 43) avait sauté et s'était coincée en maintenant la soupape ouverte.

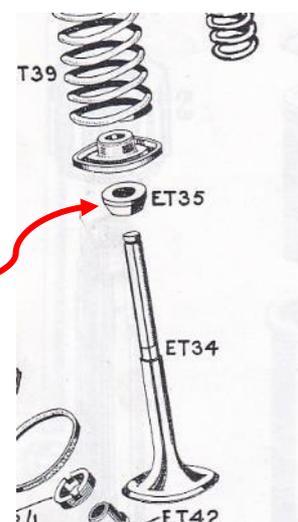
(ET 43)

Le cylindre arrière a fait dans l'automédication et une nouvelle tige de poussoir sembla avoir résolu le problème du cylindre avant quoique je ne me sentis pas pleinement en confiance. Je décidai de changer tous les ressorts de soupapes pour des neufs. Dans la manœuvre, je constatai que je ne pouvais retirer la soupape avant avec mes doigts et j'ai dû la sortir avec une cale et un marteau.

Il y a environ 45 ans, j'ai décidé d'installer des guides de soupapes à tolérance étroite et la tige de soupape d'échappement avant avait serré momentanément. Un léger travail à la lime et au papier abrasif résolut cela mais je remplaçai néanmoins tous les ressorts de soupape même si je ne relevai pas de différence significative.

Pour l'embrayage j'ai réussi à obtenir une longueur de 6 mm en acier à faible expansion pour remplacer la partie de la tige poussoir qui porte sur l'embrayage. J'ai posé également un nouveau disque de friction et un jeu de ressorts de la *Spare's Company*. Ils sont plus longs et plus solides que ceux d'origine. L'addition de ces modifications eut pour effet de résoudre mes problèmes mécaniques bien que le trajet prévu fut réduit de 320 à 24 kilomètres !

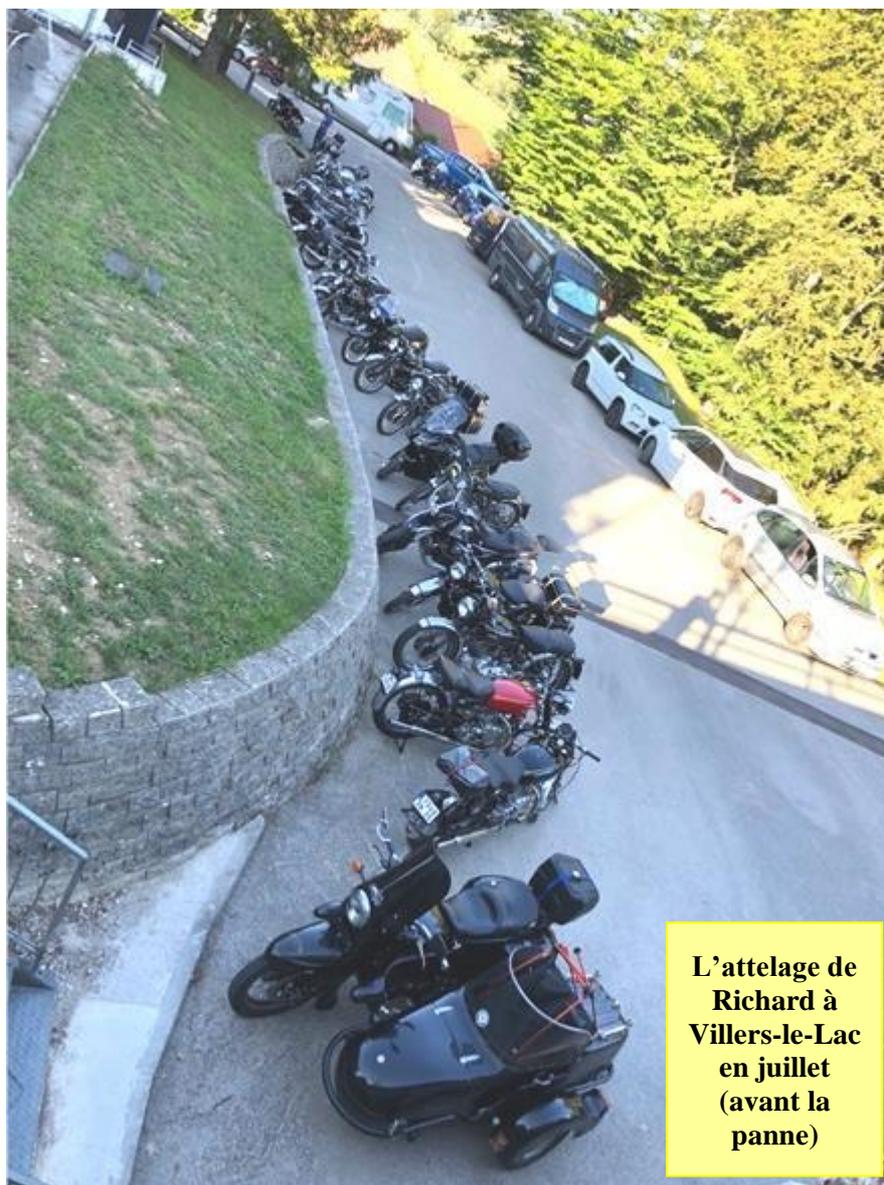
Cette fois-ci, j'effectuai un voyage sans problème pour Morteau, sauf que sur le dernier glorieux morceau de route de Pontarlier, j'ai subi une attaque de *vapor lock* sur les freins avant. J'ai réparé les freins sur le camping le lendemain matin, vendredi.



Ci-dessus, Richard, madame et le side au rallye à Vernon en 2013

Pour la balade en Suisse du samedi, tout alla bien jusqu'à l'arrêt au point de vue qui terminait le trajet aller. C'est là que je pris dans mon panier un passager/navigateur français qui s'appelait Denis. Au retour vers l'arrêt déjeuner, j'ai eu de nouveau des problèmes de *vapor lock* que j'attribuai à la perte de l'écrou de l'axe de roue avant. Je résolus le problème en utilisant le cinquième écrou de fixation du side-car (lui aussi en 1 pouce 1/2 B.SF).

Avec l'aide de Denis comme navigateur, nous avons eu un retour sans histoire jusqu'à ce que nous arrivâmes au carrefour en « T » (hanté ?!) au-dessus de la descente vers Villers-le-Lac. Non prioritaire, je débrayai sur ce carrefour jusqu'à ce que la route se fut dégagée mais quand je ré-embroyai, je constatai l'absence de transmission. Par la grâce de Dieu, cela arriva à l'arrêt. Le problème était que le support de la couronne arrière s'était cassé.



L'attelage de Richard à Villers-le-Lac en juillet (avant la panne)

De généreux bienfaiteurs me proposèrent de me remorquer jusqu'à Villers-le-Lac, ce qui eut pour effet d'achever de griller mes freins. J'ai persuadé mes assistants de me commander une dépanneuse. J'avais déjà parcouru 1320 km sans trop de problèmes mais, en examinant les possibilités de réparer, je constatai que la jante arrière était fissurée ; aussi décidai-je d'appeler la cavalerie.

Lundi matin, j'appelai RAC-France pour organiser le rapatriement et tout semblait simple, j'ai donc rempli une petite valise à roulettes et chargé le reste de mes affaires dans le side-car. Le véhicule de dépannage n'avait qu'une heure environ de retard et nous avons rapidement chargé la machine. C'est alors que la dame de RAC-France a appelé pour dire qu'ils ne pouvaient pas faire un rapatriement jusqu'à ce

qu'ils aient fait des tests diagnostiques pour s'assurer qu'une réparation sur place n'était pas possible... et cela allait prendre 2 ou 3 jours. Fort heureusement, le chauffeur de la dépanneuse lui a certifié que ma machine ne pouvait certainement pas être réparée localement ; elle a donc accepté de lancer la manœuvre et m'a dit de rester où j'étais. Après avoir vérifié en ligne que Morteau était la gare la plus proche, j'ai réservé une nuit à l'Espace Morteau (fortement recommandé par moi-même).

Après 3 heures, toujours sans nouvelles, j'ai décidé de rentrer à pied. À Villers, j'ai constaté que : pas de banques ouvertes, pas de distributeur de billets disponibles; plus de bus pour Morteau, pas de taxis disponibles. Suivant les conseils d'une boutiquière, j'ai commencé l'auto-stop et j'ai eu la chance d'être pris immédiatement et déposé à la gare de Morteau qui est proche de l'hôtel.

Pour abrégé, je suis allé de Morteau au Havre le lendemain en empruntant quatre trains (dont le fameux TGV). Nuit au Havre, puis bateau de nuit d'Ouistreham à Portsmouth.



J'ai marché jusqu'à la gare de Portsmouth, où je suis arrivé à 8 h jeudi, pour trouver tout le réseau en grève et aucun train jusqu'à dimanche. J'ai réussi à rentrer à la maison, à Bristol, par le truchement de 4 bus locaux, qui ne m'ont, en fait rien coûté, après 9h30 en raison de l'utilisation de ma carte de bus sénior gratuite.

Le lendemain de mon arrivée à la maison, des courriels ont commencé à arriver de France avec toutes les conditions que je devais remplir pour le rapatriement, y compris un inventaire complet de ce que j'avais emballé. Quoi qu'il en soit, je crois que c'est maintenant réglé et que le rapatriement est en cours. Une semaine ou deux avant la livraison... une bonne occasion de ranger le garage.



Deux vues de l'attelage de Richard Cordy à Vernon (2013) : Une fois apprécié l'équipement, notez le crochet de remorquage ; nous n'avons pas affaire à des motocyclistes du dimanche !

Quand la FBVA devient la BEHVA

Par Michel Halewyck

Voici un court article publié dans la revue de septembre de la Fédération Belge des Véhicules Anciens (FBVA) devenue (pour des raisons linguistiques) *Belgian Historic Vehicle Association* (BEHVA).



VENTE SPÉCIALE

HRD BLACK SHADOW

UN COMPTE-RENDU D'UNE VENTE AUX ENCHÈRES SPÉCIALE.

Fin juillet, 248 deux-roues classiques ont été vendues aux enchères au célèbre National Motorcycle Museum en Angleterre. Plus de 1 390 000 euros de scooters vintage et de motos classiques ont été vendus avec succès lors de cette vente aux enchères organisée par H&H Classics.

AU TOP ?

Une 'Vincent HRD Black Shadow' de 1949 a volé la vedette et a récolté pas moins de 72 230 euros.

Une Lambretta SX200 de 1968, autrefois propriété de la légende de la musique Paul Weller, a dépassé l'estimation de plus de 11 000 euros ! Après une bataille d'enchères ultra-rapide, le scooter emblématique a finalement été vendu pour la somme fantastique de 37 300 euros.

Une Excelsior Manxman 4 soupapes extrêmement rare de 1936/7 qui a reçu beaucoup d'attention, n'a finalement rapporté « que » 45 300 euros.

La demande de scooters est restée élevée, les Lambretta représentant la moitié des 10 ventes les plus précieuses de la journée, allant d'un DL200 Electronic très original de 1971 vendu 22 000 euros, à un SX225 « BelAir 2 » ultra-rare de 1966 qui a rapporté, quant à lui, un peu plus de 23 000 euros.

La vente aux enchères a été un grand succès, selon Mike Davis, spécialiste principal des motos chez H&H Classics.

Ces véhicules, chacun avec leur propre petit morceau d'histoire, ont trouvé un nouveau foyer et sont prêts à entamer leur prochain voyage. C'est génial de voir autant d'enthousiasme pour les motos et les scooters classiques.

Lors de la vente, il y a eu également beaucoup d'intérêt pour les motos de sport : une Bimota YB11 italienne de 1996 a rapporté la somme impressionnante de 6 400 euros, alors que la Honda CBR900RR « Fireblade » de deuxième génération de 1996 est partie pour 3000 euros.

Nous avons examiné quelques modèles



Triumph a continué à prouver son attrait. Elles ont atteint des prix bien au-dessus de leurs estimations initiales, avec des exemples notables tels qu'une Thunderbird 650 de 1963 qui a rapporté 6 800 euros, une Thunderbird 1700 de 2010 qui a rapporté 8 700 euros et une X-75 Hurricane de 1972 qui a recueilli le montant impressionnant de 22 000 euros.

Aux grandes ventes du jour se sont ajoutées un certain nombre d'autres motos mises en vente 'sans réserve', dont une Honda CBX1000 de 1979 pour laquelle un joli montant de 14 000 euros

a été payé, suivie de près par une Triumph TR5T Trophy de 1972 qui a permis de récolter 13 600 euros.

Parmi les autres faits saillants notables, citons une Sunbeam de 1922 de 3 1/2 chevaux qui a haussé le montant prévu de 1 800 euros. Une BMW R50 de 1958, présentée 'sans réserve', a suscité un intérêt considérable et a finalement changé de mains pour un peu plus de 9 000 euros. ■

Source: Newspress

HRD BLACK SHADOW - 72.230 Euro

Cette belle Black Shadow de 1949 a été restaurée à un très haut niveau. La KHX 965 est l'une des 41 motos identifiées positivement comme une Black Shadow de la série C 'HRD' avant que la firme, pour éviter toute confusion avec Harley Davidson (HD) aux États-Unis, ne commence à utiliser simplement le nom 'Vincent' sur ses produits. On pense que le moteur était à l'origine utilisé pour la course et a probablement subi quelques « rayures » en cours de route, mais malheureusement, il n'y a pas de papiers pour vérifier le « pedigree ». Cependant, les propriétaires précédents ont toujours pensé que c'était le cas.

À partir de 2000, le moteur a subi une longue restauration avec une révision complète et bien documentée du moteur en 2005, un allumage électronique, un nouveau phare, un compteur de vitesse renouvelé et la plupart des boulons ont été remplacés par des boulons en acier inoxydable. Enfin, la KHX 965 a reçu de nouvelles jantes à rayons en acier inoxydable en 2022. Un support central beaucoup plus convivial a été installé, ainsi qu'un réservoir de carburant en aluminium d'une plus grande capacité d'environ 19 litres (5 gallons).

Merci à toi Michel pour ce document qui, s'il n'apporte pas un scoop dans le monde de la Vincent, témoigne néanmoins du prestige de notre marque bien-aimée.

Le Loup-Garreau a constaté qu'aux Andelys (Eure) des panneaux de travaux publics (fermeture d'une route) avaient été apposés. Chose intéressante, ils étaient rédigés en américain (le mot « *truck* » remplaçait le mot « *lorry* »). Comme quoi, les questions linguistiques n'ont pas de frontière... Mais rassurez-vous, le LGE continuera à paraître dans la langue de Grévisse et la rédaction du Loup-Garreau électronique s'appliquera à ce qu'elle ne soit pas écorchée.

La mise en route

Par Jean

Naguère, du temps du Loup-Garreau « papier », nous avons pu lire deux articles consacrés à la mise en route d'une Vincent. L'un provenait de l'essai d'une machine par la revue Moto-Magazine car un journaliste « motos modernes » risquait d'y rencontrer quelques difficultés, l'autre, plus exhaustif, émanait de Dany et était commenté avec d'humour par Dominique.

De retour du 47^{ème} rallye Vincent, je me rappelle les difficultés de certains (dont moi, par deux fois) à faire « partir » leur moteur. C'est pourquoi, je souhaite vous livrer ces quelques remarques frappées au coin du bon sens mais qu'il est utile de garder en tête.

D'abord, on ne « démarre » pas une motocyclette, on la « fait démarrer ». La grammaire nous rappelle ainsi en ces temps d'écriture inclusive et de *gender*, que la moto est un nom féminin et qu'en conséquence, c'est à votre Vincent de prendre la décision finale : « Voudra-t-elle ? Voudra-t-elle pas ? »

Ce qui me conduit au premier point : **les soins dont votre belle bénéficie, sa bonne santé.**

Paul ou François, quand ils vendent des démarreurs, rappellent bien qu'un démarreur facilite la mise en route d'une machine en bon état mais ne pourra pas grand-chose d'une machine trop usée et/ou mal réglée. Une machine qui part au démarreur, c'est une machine qui part au pied.

En bref, l'allumage doit être bien réglé, les bougies propres, les connecteurs en bon état.

Même remarque pour la carburation. Dans le cas d'une mille, les carburateurs doivent être parfaitement synchronisés (voir encadré).

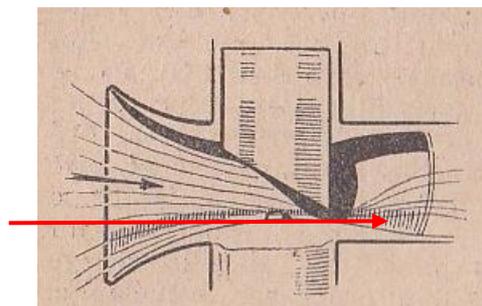


La synchronisation des carburateurs

Deux carburateurs sont synchronisés si leurs boisseaux se lèvent exactement en même temps.

Pour ce faire, il faut que leurs commandes (câbles, gaines...) soient de modèles identiques et en parfait état, si ces conditions sont remplies.

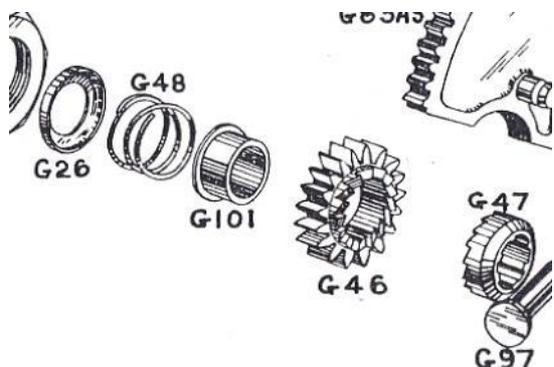
Ensuite, il faut équilibrer les tensions des câbles.



Idéalement, il faut mettre un doigt contre chaque boisseau et, en tournant la poignée de gaz, sentir que les deux boisseaux bougent pile en même temps. Si vous n'avez pas les doigts assez longs, pour tenir les boisseaux et tourner la poignée de gaz en même temps, vous pouvez utiliser la technique de Georges : glissez sous chaque boisseau une tige fine que le boisseau redescendu coïncera sur le bas du venturi (passage de gaz) : **Flèche rouge.**

Lorsque vous tournez la poignée de gaz, les deux tiges (j'utilise la corde à piano des vieilles reliures de MPH) doivent se libérer au même moment. C'est-à-dire que quand vous sentez qu'une veut bien se dégager sans effort, il doit en être de même pour l'autre... Le reste n'est qu'une question de vissage/dévisage des tendeurs...

J'ajouterai que le mécanisme d'entraînement du kick doit être en parfait état. Un jour que j'avais du mal à mettre en route, un ami m'a dit : « Jette-toi dessus, insiste ! ». J'ai insisté, les dents de loup du rochet de kick, fatiguées, ont décroché et mon poids lancé par mon coup de kick « insistant » a eu raison de ma cheville. Je garde toujours des séquelles de cette luxation qui remonte à 1983. Changer un jeu de rochet, c'est une demi-heure de travail mais après, quel bien-être !



Vous pouvez voir sur cet extrait se la « Spare list » (MO 10) les deux dents de loup du rochet de kick (G46 & G47). Ces pièces ainsi que la bague de G46 (ici G101), le ressort d'appui (G48) et le circlips (absent sur ce dessin) doivent être en parfait état. Il en va de la santé de votre cheville !

Si votre machine ne remplit pas ces conditions, ou vous êtes un athlète chanceux, ou vous embauchez une bande d'intermittents pour vous aider à la pousser, ou vous faites de la Vincent virtuelle en temps réel grâce au *Net*.

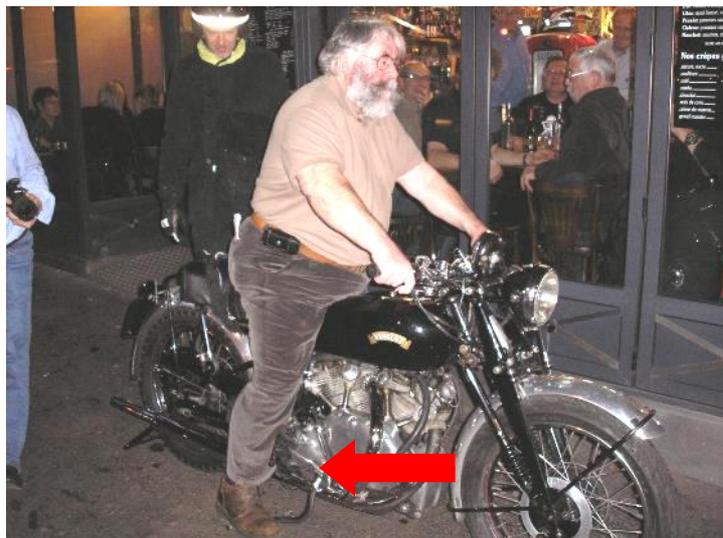


Sur cette illustration, nous voyons une jeune motocycliste aidée pour un départ à la poussette

Et maintenant, place à la méthode. Avant d'arriver à la Vincent, nous avons (presque) tous connu d'autres montures, d'autres machines à faire démarrer (j'ai le souvenir ému de séances de pédalage sur ma SP50 Motobécane à réservoir Mottaz en 1966). Passons sur les machines à démarreur électrique, sur les 125 Peugeot (et assimilées) dont le kick descend à la seule force du regard et arrêtons-nous aux machines plus conséquentes. Par exemple, un 500 monocylindre, ça part avec, avec ? un lève-soupape, bravo ! Vous avez bien remarqué que sans lui, la mise en route est tout ce qu'il y a de plus délicate (surtout si vous avez affaire à une machine un peu poussée : Velocette, B.S.A Goldstar...)

En contrepartie, une 650 Triumph, une 750 Norton, ça n'a pas de décompresseur. Les possesseurs de ces machines sont obligés ou d'attaquer comme des brutes ou d'essayer de passer « un peu » la compression par petites poussées du pied puis d'attaquer comme des brutes (retour au problème précédent).

Très sérieusement, j'ai vu des amateurs qui s'essayaient à faire ainsi avec leur 1000 Vincent. C'est un truc idéal pour s'épuiser, pour abîmer la mécanique (la transmission du kick notamment) et en conséquence pour se bousiller la cheville ou le genou ou les deux.



Sur cette photo prise au Clairon (dîner annuel), vous voyez le kick de la Rapide de Dirck demander pardon à Dominique... mais tout le monde n'a pas la puissance de tir de Dominique.

Si vous avez déjà vu faire démarrer un vieux tracteur agricole à boule chaude et volant d'inertie, vous avez remarqué que le chauffeur prend de l'élan en lançant le volant d'inertie dans un sens puis dans l'autre, jusqu'au coup final qui lui fait passer la compression. Bon, ben la Vincent c'est presque comme un Société Française (usine à Vierzon).

Comme avec une 500, il faut aller sur la compression, l'évacuer avec le lève-soupape et lancer le moteur vers la compression suivante : Le mouvement est souple et relève plus de la danse que du foute-balle. Jean Babilée m'avait dit qu'il faisait démarrer sa Vincent en sautant dessus. Il faut voir là le geste souple et puissant du chef de ballet.

Sur la photo ci-contre, nous voyons avec quelle aisance, une jeune personne bien entraînée se rit des formidables compressions de ce moteur en « V ».

Bon, il y a une difficulté, sur la 1000 Vincent, il y a une compression par tour (contre deux tours sur une 500) et, comme le moteur est en « V », un des tours bénéficie de 50 degrés de rotation en plus de l'autre, donc de plus d'élan. Comment trouver le bon tour ? Dany nous explique très bien ça dans le LGE 37 (*même Dominique a compris... alors ! Non, pas les baffes Dominique ! Aille !*)

Enfin, quelle technique adopter ? Très clairement, cela va dépendre complètement de votre machine et de votre habitude. Personnellement j'ai une technique presque infaillible mais elle m'a parfois trahi : Quand j'ai essayé de monter des carburateurs de refabrication « origine »... la mise en route était devenue une horreur absolue et mes connaissances ne me permettant de palier ce problème, j'ai dû revenir à mes bons vieux « Concentric » qui ne me font presque jamais défaut.

Je précise néanmoins qu'essayant de faire partir ma machine dans le bruit lors d'un récent rallye, je n'ai réussi qu'à la noyer et n'ai dû mon salut qu'à quelques Vincentistes empathiques.

Bref, voilà cette méthode : libérer le moteur (quelques coups de kick décompressés), amener l'essence (faut que ça commence à déborder), trouver la bonne compression (trajet court), la soulager et, attendu qu'il y a de l'allumage, ouvrir un tout petit peu les gaz et faire le Jean Babilée.



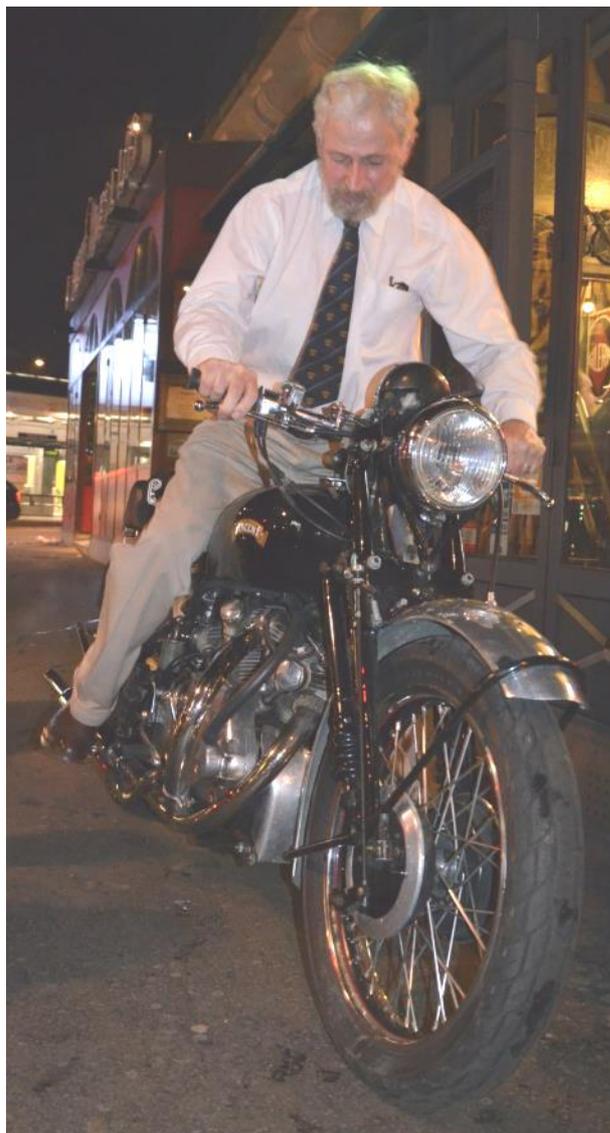


Image ci-dessus: Malgré ses airs décontractés, ce jeune homme échoue lamentablement à faire démarrer la machine de Dirck : La beauté de la Vincent n'exclut pas les réglages...

Sur l'image ci-contre, vous voyez que ce jeune homme, tout en descendant son kick pour chercher la compression, se tourne humblement vers *Stevenage* dans une attitude de prière.

On peut remarquer également que ses fesses ne se posent pas sur la selle car, une fois la compression soulagée, c'est tout son corps, genou légèrement fléchi qui va peser sur le kick et lancer le mécanisme.

À ce sujet, Dany nous rappelait qu'il ne faut pas tourner la poignée en kickant, cela perturbe la carburation et vous conduit à la noyade du moteur (voir chapitre « poussette »).

Détail important, soyez sûr avant que personne ne vous regarde, votre Vincent aime qu'on respecte son intimité.

Normalement « ça part » donner un peu plus de gaz sans jouer les kékés et laissez redescendre le régime. Méfiez-vous du ralenti à froid, ça cale facilement.

Dernier point, il n'est pas recommandé de kicker, la machine étant sur sa béquille. Le problème est que nous ne sommes pas tous des géants et que maintenir ce gros morceau de ferraille en kickant, c'est du boulot ! (Pour ma part, je kicke toujours avec la machine légèrement penchée vers moi afin que ma jambe ne s'échappe pas sur la droite au détriment de ma cheville).

Si vous n'avez pas de béquille centrale (nouvel accessoire efficace) et que vous devez quand même lancer votre machine au kick, je donne deux petits conseils : ne vous mettez pas à cheval mais à côté de la machine et faites en sorte que votre kick n'arrive pas en butée en fin du lancement car le choc est à ce moment violent et, de même, essayez de faire en sorte qu'en fin de descente, vous vous receviez sur votre autre jambe (ce qui soulage encore plus le mécanisme). Si en plus, vous faites ça « à la Jean Babilée », vous diminuez encore les risques !

Allez, à votre tour d'essayer, je vous promets, on ne regarde pas !



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°1207 du 17 Août 2023 :

Page 3 : On y apprend qu'à la vente aux enchères d'Osenat Fontainebleau Paris Versailles, un Black Shadow type 1000 de 1951, s'est vendue 132 000€ (hors frais), (*ndlr : malgré sa plaque Anglaise*) . (*ndlr : peut on espérer la voir au prochain Rallye VOCF ? ou va-t-elle finir dans un salon, sans huile pour ne pas tâcher les tapis ?*)

Noter qu'à la même vente une Indian Chief de 1948 s'est vendue 37 250€. « *Upgradée* » avec le moteur de la Black Shadow, certains auraient réalisé un rêve, le contraire serait il possible ?

Pages 8 à 10 : Il y a un bel article de 3 pages sur le Tour de France à Moto Ancienne. On y voit la Comet de Jean Louis Chauvet président du GAVAP et la série D de Laurent B.

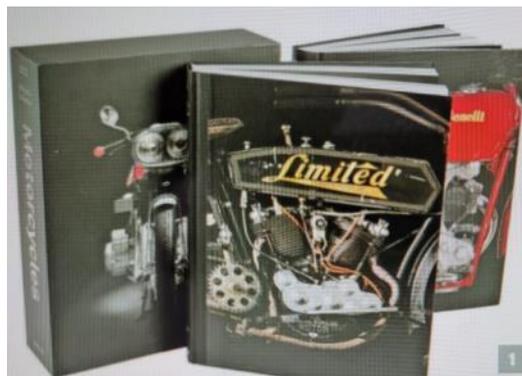
La Vie de la Moto, n°1208 du 31 Août 2023 :

Page 13 et 14 : Rassemblement Triton en Sologne, le 14 Juillet. une Vincent y était, ainsi qu'un Norvin.

Page 14 : en photo, Éric G. et « son » Norvin. À noter que l'organisateur, Dédé Chardin, mentionne que ce rassemblement était en concurrence avec le rallye annuel du Club Vincent qui se tenait dans le Jura.

Moto Revue Classic, n°129 de Sept/Oct 2023 :

On y retrouve une présentation très poussée des livres *Motorcycles* de *Ultimate Collection*, déjà présentés dans la revue de presse du LGE 41. Dixit MRC : « Faute de pouvoir vous offrir les motos, achetez le livre... ». « Photos sublimes, texte d'expert, documents d'époque, résultat à la hauteur ».



Moto Revue, n°4142 du 03 Août 2023 :

Page 32 à 42. Pour faire suite à l'article de Dany (voir le LGE 43 sur l'usine Brough Superior), essai Brough Superior, LA moto Française et Toulousaine (*cocorico !*).

Page 84 à 95 : Si vous rêvez de goûter au side-car de compétition, alors, ne manquez pas de lire « Un monde parallèle », vous aurez un avant goût...

Trophée du Tigre, suite des Lauréats

Par Jean

Proposés pour 2012 :

Tigre : 1 - Marcus Bowden pour, craignant que les SDF s'ennuient au rallye, avoir apporté un magnifique manège pour offrir des tours à tout le monde. C'est effectivement à l'occasion de ce rallye particulièrement arrosé (par les pluies...) que Marcus a apporté sa Rapide série A que tout un chacun pouvait essayer, provoquant ainsi bien des insomnies la nuit suivante...

Tigre : 2 - Philippe Guijaro pour ses talents de dépanneur émérite. Le VOCF a malheureusement oublié cette anecdote.

Trophée reçu pour l'année 2012 :

Marcus Bowden

Ci-contre Marcus, sa « A » et son klaxon. Alain Grare est en arrière-plan.



La Plume du Loup :

Samil Saiarh. dont c'était la première et, hélas, seule collaboration (article sur Stafford Show).

Proposés pour 2013 :

Tigre : 1 - Agnès Vollard pour la puissance de son magnétisme sur l'engin de Stéphane.

Il semblerait qu'Agnès ait eu des pouvoirs magnétiques sur le fonctionnement de l'Egli de Stéphane. En tout état de cause, je peux témoigner que, tombant moi-même en panne en haut d'une côte aux Andelys, qui vis-je arriver en face de moi, à moto ?

Trophée reçu pour l'année 2013 : Agnès Vollard



La Plume du Loup :

Alain Grare, pour ses nombreux et excellents documents encore inconnus (on n'allait pas écrire ses fouilles curieuses).

Ci-contre, Sylvie Pérault et Agnès Vollard (Vernon 2013)

Savoir prendre l'angle...

Par Sandra Gillard

Au terme de l'aller de la balade de samedi, lors du 47^{ème} rallye Vincent, Sandra profite de la pause pour capturer quelques machines présentes.

Vous reconnaîtrez ici l'attelage composé de la rapide de Dominique Le Bris et du Précision de Patrick

C'est Georges qui rassembla ces deux éléments, qui ferrailla avec les Moulins à Vent pour obtenir une carte grise et restaura la Rapide à 200 %

(En arrière plan, vous apercevez Lord Dominique, tellement impressionné qu'il en perd la parole... si !)





Stuart, le Chairman du VOC près de l'Egli d'Hervé Blondeau



Ici, ce sont une D et une B qui se tiennent compagnie



Marcus
près de la Shadow de Lord Dominique



Une vue qui en fait rêver plus d'un !



Une autre Shadow et une Rapide sur cette terrasse au-dessus d'un paysage grandiose...

L'entretien courant

Par Dany

Voici les points de base à surveiller régulièrement et, par exemple, pour le redémarrage de printemps.

Rien n'est vraiment difficile et ne nécessite aucune connaissance mécanique "pointue".

Une machine en état c'est souvent juste une machine dont on prend soin. Une petite revue de temps à autres permet de détecter les points qui pourraient créer un problème un jour. Exemple, s'il faut retendre sa chaîne secondaire tous les 1000 km, on repérera si celle-ci est usée, voire très usée, avec les conséquences que chacun peut deviner. Une simple observation (lors d'un nettoyage par exemple) permet de détecter et de remédier facilement à un petit ennui à venir.

Huile moteur :

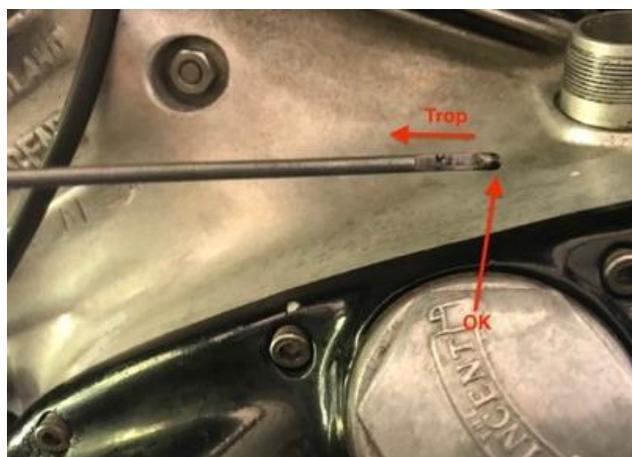
Se vérifie de préférence à chaud. Toujours avoir un niveau suffisant, c'est-à-dire au moins au niveau de la barre traversant perpendiculairement le réservoir (Serie B et C tous modèles) située sous le bouchon de remplissage à environ 12 cm sous le rebord de la collerette de remplissage, et pour les D quelques centimètres (5-6) sous le bouchon.

Huile de boîte :



Twins : c'est la même qualité que celle qui est utilisée pour le moteur, en général 20W50.

Les twins possèdent un bouchon de remplissage situé derrière le cylindre arrière à gauche. Sous le bouchon se trouve une jauge semblable à celle que l'on trouve pour l'huile, comme sur une automobile.



Le niveau doit se situer juste à l'extrémité de la tige et non pas entre les deux encoches.

C'est largement suffisant pour lubrifier la boîte. Il est préférable d'éviter d'en mettre plus, car seul un joint sépare la boîte de l'embrayage, lequel n'aime pas du tout l'huile, comme on l'a vu dans les derniers LGE. Donc mettre trop d'huile dans la boîte, c'est prendre le risque de "surcharger" ce joint.



La vidange peut être réalisée occasionnellement, tous les 30/40 mille km. Le bouchon de vidange (souvent en bronze) A26 se trouve côté droit sous le carter de sélection G1/1 ou G1/2.

Monos : il n'y a guère de problème de niveau car la boîte contient de la graisse semi-fluide et sauf fuite on n'en remet jamais et on ne la change guère (ce qui imposerait la dépose de la boîte et son démontage). Une graisse bien adaptée est la Restom®Geloil 5095.

Huile dans transmission primaire :

Twins : bien qu'il y ait un bouchon de niveau, il est **préférable de mettre moins d'huile** surtout si la machine est toujours équipée de son embrayage Vincent. Là aussi, le grand carter contient une alvéole sans huile où se situe l'embrayage. Cette alvéole n'est séparée du carter où se trouve la chaîne primaire que par un seul joint spi.



Donc ne mettre que le minimum (1 à 2 cm de hauteur) pour que le bas des rouleaux de la chaîne trempe. Cela suffit largement à sa lubrification par les abondantes projections créées par la rotation de la chaîne.

Huile à utiliser : 20W50 (idem moteur).

Twins : le changement d'huile se fait très rarement, elle reste très longtemps claire si la transmission primaire

reste isolée de l'embrayage comme à l'origine (carter d'embrayage non modifié) car il n'y a pas de particules de disques ou mâchoires d'embrayage qui puisse venir la souiller.

Monos et twins à embrayage dans l'huile : l'embrayage étant dans l'huile, le niveau prévu sur le carter peut être respecté sans aucun problème. La qualité d'huile est la même : 20W50.

Dans les 2 cas, monos et twins, on peut procéder à un changement de l'huile de temps à autres, par exemple tous les 10 000 km.

Chaîne primaire :

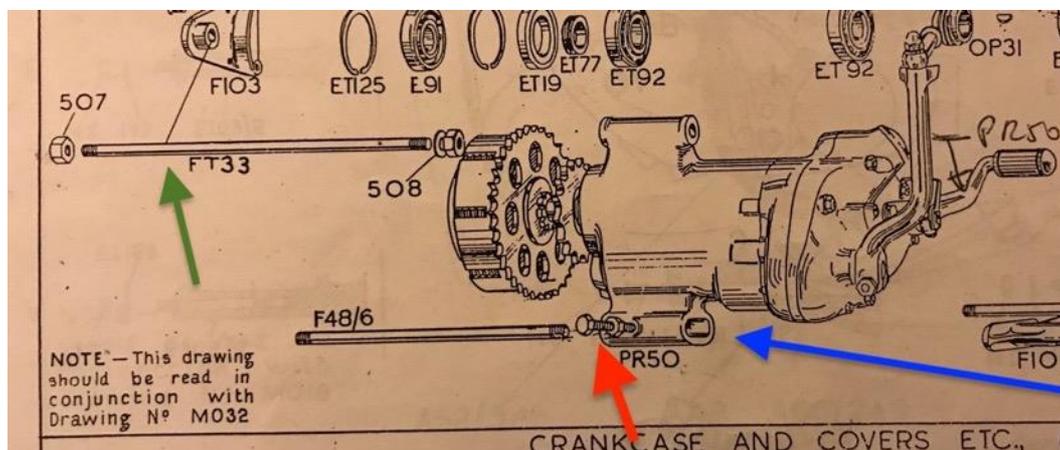
Monos ou twins. la chaîne doit avoir un battement (flèche) de 1 cm environ, à vérifier en 2 ou 3 endroits après rotation partielle. L'accès se fait en enlevant le gros bouchon hexagonal E24/1, généralement marqué HRD ou Vincent, et situé en haut du carter de transmission primaire.

Réglages Twins : la tension se fait en utilisant le tendeur situé sous le carter.

La procédure est simple : dévisser le contre-écrou, puis visser le long écrou de 1 ou 2 tours et vérifier la flèche obtenue. Cette opération tend le tendeur interne. Si le réglage est correct, bloquer le contre-écrou en maintenant l'écrou dans la position choisie.

Réglages Monos : la tension se fait en pivotant la boîte de vitesse sur elle-même.

La boîte pivote sur l'axe FT33 (flèche verte). L'axe F48/6 se déplace dans un trou oblong (flèche bleue) ce qui tend ou détend la chaîne primaire. Le système écrou contre-écrou (flèche rouge) sert à bloquer le positionnement de l'axe F48/6. En fait il y a 2 écrous/contre-écrous en opposition (voir ci-dessous), seul l'arrière est représenté sur ce dessin.



Sur l'image ci-dessus, on voit très bien les deux tirants écrous/contre-écrous (flèches vertes)



En pratique :

Desserrer un peu l'axe FT33 pour permettre à la boîte de s'orienter légèrement.

Desserrer les écrous en bout d'arbre F48/6 (un de chaque côté).

Pousser ou tirer la boîte de vitesses en agissant sur les écrous/contre-écrous (flèches vertes) situés de part et d'autre de l'axe F48/6. Une fois la position trouvée pour une flèche convenable, resserrer les 2 vis de poussée sur l'axe F48/6 et verrouiller la position à l'aide des contre-écrous.



Reculer ou avancer la boîte agit sur la tension de la chaîne secondaire

=> la tension de cette dernière est à vérifier et éventuellement à ajuster ensuite.

Chaîne secondaire : se reporter au LGE 42 où le sujet est traité.

Graissage de la fourche :

Les fourches Vincent (Brampton ou Girdraulic) fonctionnent avec des axes travaillant sur bagues bronze. Sur les Girdraulic, un graissage annuel des axes via les graisseurs est une bonne protection pour éviter l'usure et donc le jeu dans la fourche. Pour les Brampton, un poil de gras (huile "3 en 1") sur les bagues bronze FT222 est recommandé.

Idem pour le bras oscillant qui est généralement équipés de graisseurs.

Enfin, le câble de frein arrière des 500 est également souvent équipé d'un graisseur et il est bon d'y mettre une petite poussée de pompe de temps à autres.

Câbles de freins/embrayage/décompresseur



Vérifier au niveau du levier que le câble n'est pas effiloché, c'est en général là que cela peut commencer. Il est conseillé de graisser la boule dans le levier (celle-ci doit tourner un peu lors de l'action sur le levier sinon il va se créer les amorces d'effilochage du câble).

De même un peu de graisse, sur le départ du câble, limite les frottements générateurs d'amorce de rupture. Pour ces deux opérations de la graisse au molybdène (roulements) est parfaite.

Si vos câbles ne sont pas équipés d'une gaine antifriction intérieure en téflon ou en nylon (voir le LGE 37), il est recommandé d'introduire quelques gouttes d'huile fine genre "3 en 1" dans la gaine. Pour cela, il faut détacher la boule du levier, laisser le câble en position verticale et instiller 1 ou 2 gouttes dans la gaine. Laisser pénétrer une nuit au moins avant de repositionner la boule correctement.

Garde aux leviers

Il est recommandé d'avoir une garde d'au moins 7/8 mm sur tous les leviers. C'est-à-dire que le levier doit être libre sur cette distance, sans rencontrer d'effort. Sans garde, il se crée une tension constante sur le câble et les organes qu'il commande, ce qui engendre leur usure.



Câble de gaz

Là aussi, le graissage des boules dans la poignée est une amélioration évidente. C'est à cet endroit également que le câble peut s'affaiblir car la poignée l'oblige à s'enrouler sur un tambour intérieur, d'où des contraintes répétées.

Côté carbu, il est très rare qu'il y ait des problèmes de casse de câble, car le tirage est parfaitement rectiligne.

Twin : vérifier que les 2 boisseaux de carbus montent bien en même temps par exemple, une fois/an.

Jeu aux culbuteurs

Se vérifie de temps à autres, une fois/an ou tous les 10 000 km.

La procédure complète a déjà été expliquée en détail, LGE ou FT.

Pression des pneus

Il est bon de la vérifier fréquemment.

Voici les valeurs recommandées de nos jours en solo.

Serie B : 1,6 bar environ. Plus de pression, c'est perdre du confort car les pneus participent à celui-ci compte-tenu du faible débattement de la suspension.

Serie C et D non carénée : la Girdraulic offre plus grand débattement et permet de rouler à 1,8 voir 2 bars environ.

Black Prince et Black Night : malgré le grand débattement de la suspension, proche de celui des motos modernes, le carénage, comme tout carénage, induit une certaine sensibilité, en particulier en suivant un véhicule volumineux (appel et fremous d'air), amplifié par une mauvaise route et l'expérience montre que 1,5 bar est une valeur à ne pas trop dépasser.

NDLR : contrairement à une idée reçue, une faible pression n'induit pas nécessairement une moins bonne tenue de route et en compétition sur circuit, il est fréquent que des valeurs bien inférieures soient utilisées (1,2/1,3 bar).

Valve : jeter aussi un coup d'œil à la valve. Elle doit être positionnée **droite**.

Les fabricants recommandent un jeu de 5 mm environ entre valve et jante. L'intérêt est de ne pas bloquer la valve contre la jante. En effet, si la chambre ne venait qu'à tourner légèrement elle pourrait s'arracher.



L'image de droite provient d'un vélo car c'est tout ce que j'avais avec une valve penchée

Boulonnerie

Vérifier que celle-ci est bien serrée, plus encore sur un mono.

Les boulons qui se desserrent le plus souvent sont ceux des garde-boues ce qui peut entraîner la fissuration de ceux-ci car ils sont particulièrement fins (légèreté oblige !)

Échappement

Vérifier et resserrer la ou les collerettes d'échappement avec une clé à ergot ou celle de la trousse de bord (K3), il n'est pas rare que celles-ci se desserrent un peu. L'idéal est de les resserrer moteur chaud. Les vibrations sur une collerette desserrée peuvent sur le long terme participer à une détérioration des très fins filets en sortie de culasse.

Allumage

Magnéto ou batterie bobine :

Nettoyer avec un peu de papier verre très fin (grain 400/600) les grains du rupteur et contrôler leur écartement par exemple tous les +/- 10 000 km soit 0,35/0,40 mm.

Si les rupteurs ne sont pas usés jusqu'à la corde (grains "bouffés"), garder les rupteurs d'origine, les re-fabrications ne sont plus de la même qualité que les anciennes...

Ce sujet a déjà traité en détail dans le LGE ou les FT sur le site.

Électronique intégrale (sans rupteur mécanique) : pas de contrôle.

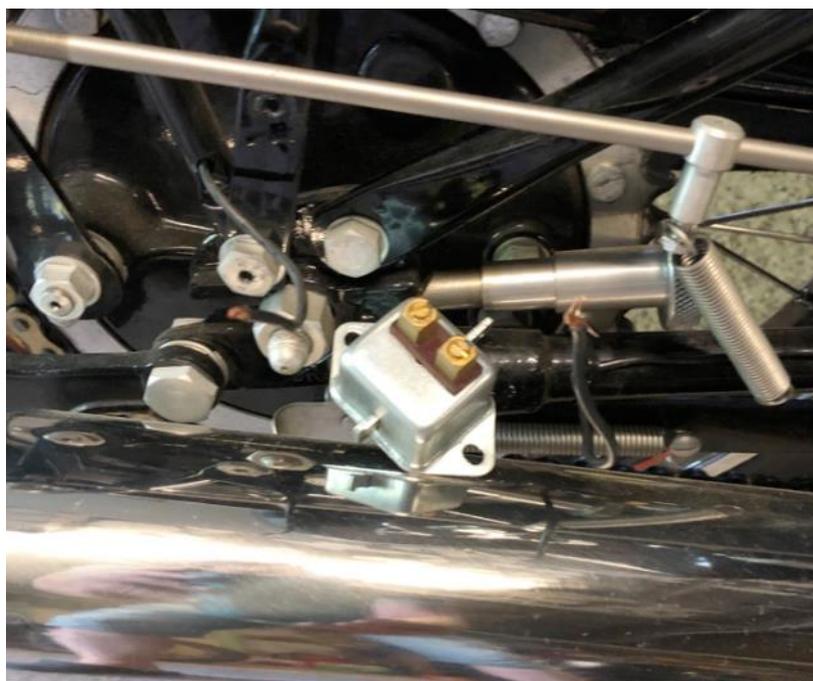
Bougies :

Le bon indice thermique pour un moteur standard correspond à la NGK B6ES

Écartement des électrodes : 0,4 mm pour une magnéto et 0,7 mm env. pour un allumage par batterie/bobine ou électronique.

Les bougies s'usent lentement, par fusion de leurs électrodes. Leur durée de vie n'excède guère 10 000 km pour un allumage magnéto ou bobine, et jusqu'à 20 000 km avec un allumage transistorisé (électronique complet ou partiel) car les contraintes sont plus faibles dans ce dernier cas.

Circuit électrique



Les motos sont plus sujettes aux pannes que les automobiles car le circuit est plus exposé aux intempéries, elles vibrent plus, les instruments sont souvent de facture légère, plus encore dans les re-fabrications, et c'est le genre de panne de loin le plus fréquent sur nos vieilles machines.

Jeter un coup d'œil de temps en temps aux connections (ne pas oublier l'intérieur du phare et en particulier le commutateur rotatif) c'est s'assurer que tout est en ordre.

Ainsi notre ami Hervé claquait des fusibles de manière répétitive lors du dernier rallye annuel, or il s'agissait juste du

contacteur de stop dont l'un des câbles s'était déconnecté et était donc à la masse de façon intermittente !

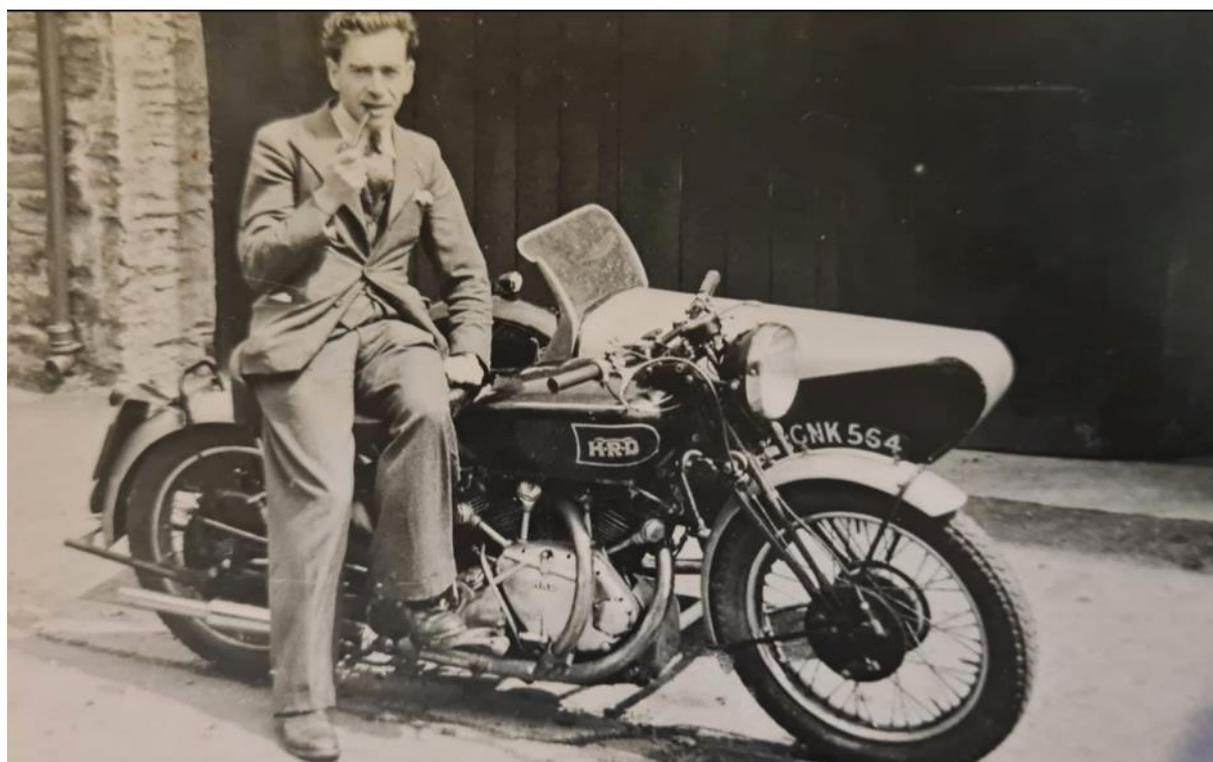
Du Face-Book au Fesse-Bouc

Rubrique SM Zoophile

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



C'est une question de pipes : Éléance, dans cette session de réglage...



Éléance encore... le point commun ? Devant tant d'éléance, on ne pipe mot...

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 places. 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



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... et des autres.

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



LES 28/29 OCTOBRE 2023 - WEEK-END BRICOLAGE VINCENT

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

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



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



Petites Annonces

(Voir conditions d'insertions dans les numéros précédents et suivants)

- **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,
Prix : **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 : **62 000 €**

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



- **FRANÇOIS GROSSET VEND :**

Morgan 3 roues, modèle sports - 2 seater. 1933 Chassis n°D413, moteur JAP à air culbuté 1320 CC.

Bon état général, pas de rouille ni de pourri.

Quelques conversions pour usage actuel :

12V, démarreur, allumage batterie bobine,

Prix : **35 000 €**

François : pontricoul@gmail.com



Bonnes adresses

-  **Godet Motocycles** : 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** : Tardauds 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 (envoi très rapide) Home | BRITISH Only Austria Fahrzeughandel GmbH (vintage-motorcycle.com)



Ont contribué à ce numéro :

Sandra Gillard, Catherine Remillieux-Rast, Didier Camp, Richard Cordy, Michel Halewyck, Paul Hamon, Dominique Malcor, Jean Pirot, Hervé Sabassier, Dany Vincent.

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