

LE LOUP-GARREAU

47

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.

Décembre 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.).

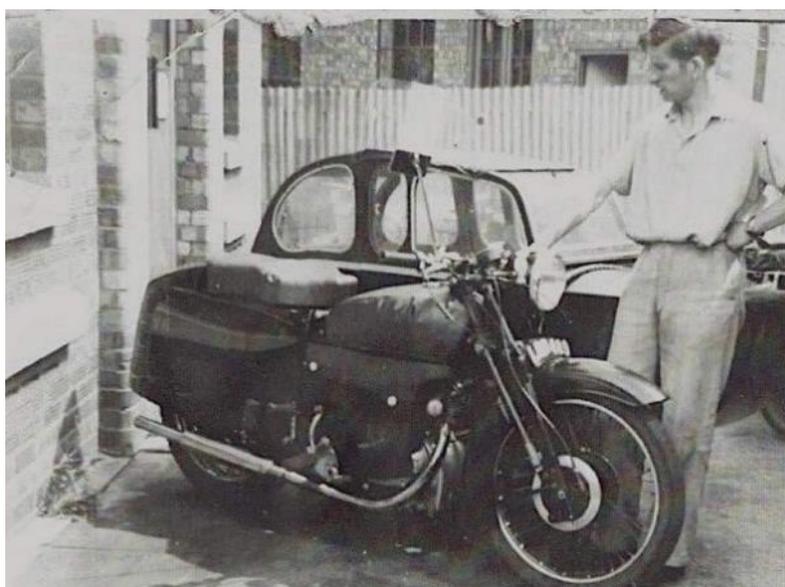
En contrepartie, ses adhérents :

- 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 :

Interview de Philip Vincent par Roy Harper	4
Egli c'est terminé	9
Le Circuit Électrique	10
Elle ne fera plus couler d'essence...	14
Ampoules LED	15
Week-end technique HRD-Vincent	16
Revue de Presse (octobre)	19
VOC France News	21
Salon du deux roues 2024 à Lyon	23
Revue de Presse (novembre)	26
Bulletin d'adhésion (dernier appel)	27
Bienvenue à nos Nouveaux Adhérents	28
Manifestations à venir	28
Petites Annonces	29
Bonnes adresses	30



**Didier nous fait partager sa découverte (Facebook du VOC) :
une Comet attelée à un side-car. La Comet est équipée d'un habillage artisanal
fortement inspiré des Black Prince ou Black Knight**

Le mot du Président

Chers amis sportifs,

Voici la fin de l'année qui s'approche à grands pas.

Le bon moment pour faire un bilan.

En 2023, le VOCF compte 112 adhérents soit le nombre record de son histoire de cotisants "vrais" c'est-à-dire venus par leur seule volonté (il n'y a pas le boucher ou l'épicier du coin).

C'est un résultat dont tous les contributeurs à la vie du Club peuvent être fiers car la Vincent reste une moto rare et chère, hélas aussi l'objet de spéculations.

Le VOCF, via son Bureau, fait de son mieux pour animer ce club avec :

- un nombre de sorties croissant, par exemple en 2023 :
Gers 3 jours, Bourgogne 8 jours, rallye annuel 3 à 4 jours, Tour du Massif central 10 jours.
- une participation importante à d'autres rallyes (FMA, Velocette Club, etc.).
- des ateliers mécaniques en région (Bresse, puis à venir à Orange - début février).
- la participation à des salons (Salon du 2 Roues, etc.).
- l'organisation de repas en région, prétexte à rouler et se rencontrer (repas des normands, dîner mensuel au Clairon, dîner annuel, etc.).
- pour certains, l'engagement en épreuves classiques sur la piste.
- et enfin, une revue mensuelle de Club, le Loup-Garreau, 30 pages environ de la vie du Club, de ses membres, de l'historique et les notions d'entretien nécessaires pour être autonome.

Je ne suis pas sûr que beaucoup de clubs en fassent autant...

Le programme 2024 est en train de s'établir, peut-être même y aura-t-il très une grosse surprise pour 2025.

Il en va de la vie des clubs comme de celles des auberges espagnoles, ce qu'on y trouve, c'est surtout ce qu'on y a apporté !

Aussi pour 2024, en dehors des traditionnels vœux que chacune et chacun se porte au mieux, et c'est bien là le plus important, je formule celui que de nouveaux adhérents se joindront à nos sorties ou participeront à la vie du Club, quelle que soit leur contribution.

Avoir une Vincent c'est bien, s'en servir c'est encore mieux !

Dany



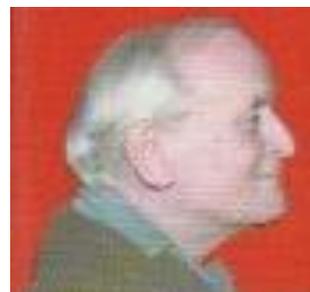
**Tour du Massif
Central 2023,
une partie de la
fine équipe.**

Interview de Philip Vincent par Roy Harper

Suite et fin

Traduction Dany

Ndt : cette interview est parue dans MPH en janvier 1973 soit presque 20 ans après l'arrêt de la production des motos par l'usine.



On dispose de photos, souvent de Philip Conrad Vincent (PCV) lui-même car sa grande passion, en dehors de la moto, était la photo ou les films d'amateur que ses moyens lui permettaient de pratiquer à cette époque. PCV est interrogé par Roy Harper (RH).

RH - Je sais que Pete Green (alors secrétaire du VOC) possédait une machine d'avant-guerre dont le rapport d'essais portait vos initiales, donc que vous l'aviez testée vous-même. Combien de motos de ces modèles avant la Serie A avez-vous produit ?

PCV - Autour de 500 exemplaires au total.

RH - Vous avez produit deux motos à moteur à refroidissement liquide. Le modèle W et J.W. (600 cc culbuté). Combien de ces modèles W ont-ils été produits ?

Autour de 90. Nous ne sommes jamais réellement entrés en production avec ces modèles.

RH - Alors en 1935, a commencé une nouvelle ère avec les nouvelles Serie A ? Quel a été votre volume de production ?

300-350 la première année, je ne me rappelle plus très bien.

RH - Quand avez-vous introduit la 1000 cc pour la première fois ?

Ce modèle a été introduit en 1936, mais la production n'a démarré qu'à la fin de 1937.

RH - Comment la compagnie a-t-elle survécu pendant la guerre ?

Nous avons produit du matériel de guerre : des abris, des bombes, des mines...Ce genre de choses.

RH - Quand la Serie B a-t-elle été conçue ? Était-ce juste avant les hostilités ?

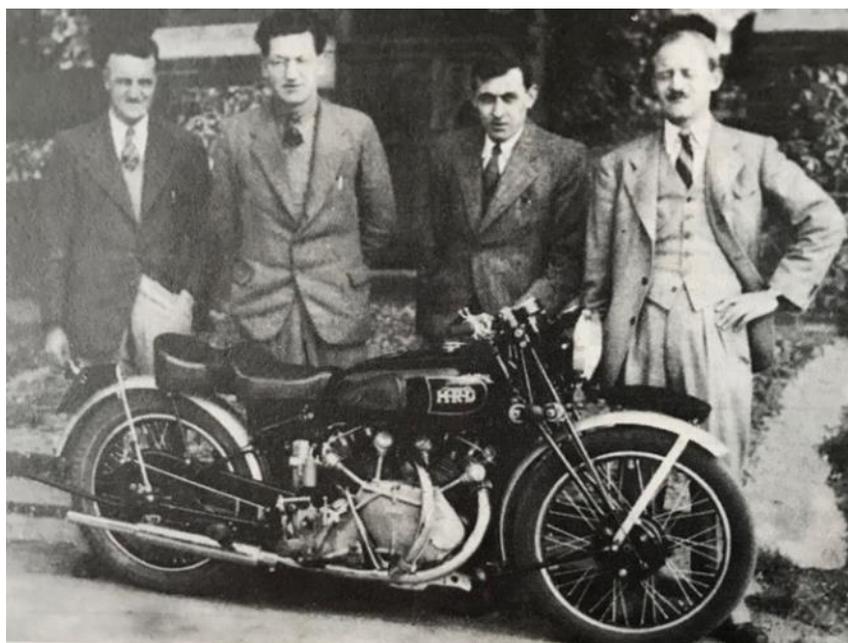
Non, nous en avons discuté (Ndlr : surtout avec P. Irving) durant la guerre et avons alors fait quelques dessins, mais tout a été fait après la guerre. Le premier prototype a été fini le 20 avril (1946).

RH - Beaucoup d'entre nous pensent que la Serie B était l'apogée de la marque. Qu'en pensez-vous ?

Je pense que les premiers modèles en particulier souffraient de quelques problèmes qui ont dû être résolus et bien sûr la production était encore assez faible.

RH - Est-ce que la Serie C Meteor (Ndlr : une Comet dégonflée), qui figure dans le catalogue 1951, a réellement été produite ?

Elle a été produite et offerte à la vente mais personne n'a voulu en acheter.



La première Serie B. Quelques détails font encore penser à la Serie A :

- tringles plates de garde-boue avant,
- grippe-genoux,
- plaque d'immatriculation arrière haute.

2^{ème} à partir de la gauche : Phil Irving, à droite : Philip Vincent.

RH - Au départ, le grand pignon de distribution était fabriqué en bronze au phosphore, puis vous l'avez changé pour de l'alliage. Pourquoi ?

Ceux en alliage étaient plus silencieux. Ils ne posaient aucun problème sauf que les gens doutaient. C'était un système très durable comme l'a prouvé Tony Rose qui a parcouru 100 000 miles durant son test (Ndlr : [test réalisé en environ 1 an et demi !](#))

Le "half-time pinion" doit être de grande qualité et doit être parfaitement ajusté (Ndlr : [bruit-usure](#)) et je suspecte que certains ont été fabriqués avec une finition imparfaite de la denture (Ndlr : [rappel à des incidents de distribution de l'époque](#)).

RH - Quand avez-vous introduit la Black Lightning ?

La première a été construite pour Rollie Free pour le record de vitesse aux US. J'avais promis 150 mph (240 km/h) et ce que nous avons réalisé. Le rapport de compression était de 10,5 : 1 et la machine fonctionnait à l'alcool.

RH - Combien ont été fabriquées ?

Environ 20.

RH - Passons de la Serie C à la Serie D. Les modèles entièrement carénés étaient si déroutants qu'ils ont créés un choc ?

Nous étions depuis plusieurs années sur un seul modèle. Nous avions un moteur et une boîte de vitesses très fiables et nous ne voulions pas effacer tout ce travail et repartir avec du neuf. De toute façon nous ne pouvions pas (Ndlr : [financièrement. En plus, Irving était parti...](#)). Mais nous avions besoin de créer de la nouveauté, du sensationnel sans coût trop élevé. Ainsi, nous sommes arrivés à une machine entièrement carénée (Ndlr : [enclosed disent les anglais](#)).

Malheureusement, nous avons eu beaucoup de problèmes car les fabricants du carénage (en fibre de verre) nous ont dit que la fabrication serait aisée et ce n'était pas le cas. Néanmoins le projet a continué lentement et un prototype a été construit. Ce prototype a été modifié jusqu'à ce qu'il donne complète satisfaction. Cette moto était toujours accusée d'être trop sensible aux vents forts. En fait, elle se comporte particulièrement bien avec des vents forts et/ou de travers. Nous étions donc remplis d'espairs lorsque nous avons participé au *Motor Cycle Show* bien que nous n'ayons qu'un ou deux jeux de carénages complets, lesquels n'étaient pas exceptionnellement moulés. Nous avons eu les pires difficultés à présenter des machines avec une finition acceptable pour ce salon.

Nous avons dû trouver un nouveau fournisseur. Ces carénages étaient alors de bien meilleure qualité mais nous n'avons pas pu les obtenir en quantité avant mars (Ndlr : 1955). Ce qui signifie que nous devons continuer la vente sans eux tout l'hiver et nous avons donc introduits les modèles nus (Ndlr : *naked en anglais*) de façon à avoir des rentrées d'argent pour l'usine. Ensuite, lorsque les carénages sont arrivés, nous avons pu construire les modèles prévus originellement.

Bien que des critiques de ces modèles carénés circulaient déjà (Ndlr : *alors qu'il n'y avait pas de machines sur les routes*), ces machines ont créé extrêmement peu de remarques désobligeantes des utilisateurs ni de problème de garantie. Je pense que nous n'avons jamais produit une machine aussi fiable. Beaucoup de clients étaient extrêmement satisfaits et Rab Cook qui avait toujours été le plus grand critique des machines de Stevenage était parfaitement satisfait et le clamait partout.

RH - Pourquoi avez-vous retiré un des freins arrière ?

Parce que depuis déjà plusieurs années, beaucoup admettaient qu'avoir 2 freins à l'arrière n'était pas vraiment utile, le freinage à l'arrière n'est pas crucial. Et c'était aussi un moyen de réduire un peu le coût.

RH - Mais n'avons-nous pas un meilleur équilibrage avec 2 freins ?

Certainement, mais c'est bien moins un problème sur l'arrière.

RH - Pourquoi avoir choisi des tiges de culbuteur en alliage plutôt qu'en acier ?

Elles étaient moins chères et aussi bonnes.

RH - Avoir des roues de taille différente (Ndlr : 19" & 18" Serie D contre 20" & 19" pour les Serie A, B et C) était-ce destiné à réduire le poids ou à améliorer la tenue de route ?

En fait, nous voulions surtout avoir une machine de tourisme confortable.

RH - Que pensez-vous des prix élevés de ces modèles carénés ?

Ils étaient justifiés car ces machines étaient uniques et avaient beaucoup d'avantages par rapport à n'importe quoi de disponible, même aujourd'hui (Ndlr : *en 1973 !*).

RH - Quand la compagnie a-t-elle cessé sa production ?

À peu près en septembre 1955. Après les machines ont été disponibles environ 1 an chez Conway Motors qui avait acheté le stock restant.

RH - Combien de machines ont été produites après-guerre ?

Environ 11 000.

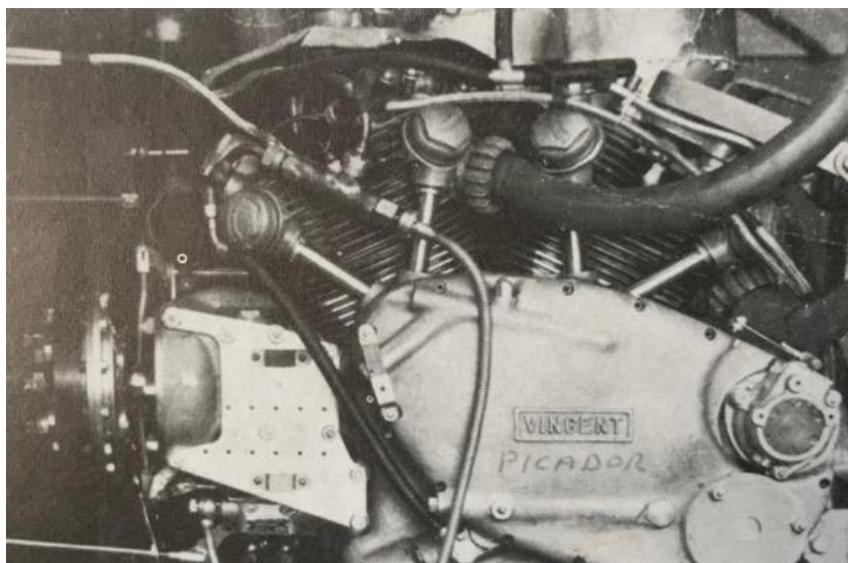
RH - Qu'est-ce que la firme a produit en dehors des motos ?

Nous fabriquions de petites quantités de moteurs industriels pendant la production des motos, mais lorsque les deux roues ont été arrêtés, nous avons accru la production des moteurs industriels.

*RH - Et les moteurs Picador ? (Ndlr : *un 1000 V-twin destiné à des avions cibles pour la RAF*)*

En fait, la production des motos a cessé car le projet Picador a échoué. Nous avons préparé ce projet avec le gouvernement pour des avions cibles radiocommandés et le moteur fonctionnait à la perfection, nous n'avons jamais eu un seul retour en garantie. Le projet a échoué car le système de radio-contrôle n'était pas au point et certains avions sont tombés. Du coup, nous n'avons jamais eu réellement de commandes importantes.

Le projet Picador était intéressant pour nous car le moteur était très similaire à celui des motos V-twin, ce qui permettait d'augmenter nos volumes, baisser nos coûts et faire rentrer de l'argent pour soutenir le travail sur les motos. Lorsque le projet Picador s'est arrêté, cela a condamné la production des motos.



Moteur Picador en cours de test au banc. L'entraînement de l'hélice se trouve à gauche sur la photo. La grosse platine gris clair sur la culasse de droite (sur la photo) doit être l'une des attaches du moteur à la structure de l'avion.

RH - Si vous n'aviez pas eu le projet Picador, la production des motos aurait-elle continué sur une plus longue période ?

Non, ce n'était plus économiquement viable de produire des motos. Nous perdions de l'argent.

RH - Quelles sont les principales causes de l'échec de la compagnie ?

En fait, il est difficile de produire économiquement une machine de grande qualité. Une telle machine s'use peu et les acheteurs n'ont pas besoin de la remplacer. Je connais beaucoup de personnes qui sont satisfaites de leur machine et qui n'éprouvent pas le besoin de la remplacer.

RH - Avez-vous des projets pour une Serie E ?

Nous en parlions souvent mais l'arrêt de l'usine est arrivé trop vite.

RH - En regardant en arrière et avec l'admiration que certains portent aujourd'hui à ces machines vous amène quelles réflexions ?

C'est une grande satisfaction. Nous les avons construites avec beaucoup d'enthousiasme. Nous avons eu beaucoup de déceptions, mais trouver encore des gens qui les révèrent est très gratifiant et cela me donne le courage de continuer à travailler sur les moteurs (Ndlr : PCV a dessiné et réalisé des prototypes des moteurs originaux plus ou moins jusqu'à ses derniers jours).

RH - Quel est votre modèle préféré ?

La Black Shadow Serie D.

RH - Quelle victoire, en course, avec l'une de vos machines, vous a marquée ?

Une course en Argentine sur une piste en terre ovale, où des Rapide Touring standard ont obtenu les 1^{ère}, 2^{ème}, 3^{ème}, 4^{ème} et 5^{ème} place avec une moyenne de 76,86 mph et un total parcouru de 922 miles en 12 heures pour le vainqueur.

RH - Beaucoup d'entre nous sont incompetents en matière de fatigue/usure du métal et se demandent combien de temps une machine peut durer ?

C'est quelque chose qui est difficile à prédire mais nos carters étaient si robustes que je pense que nos machines pouvaient être utilisées régulièrement 20 ou 30 ans.

RH - Lorsque le guidonnage survient à haute vitesse, pensez-vous que c'est la machine qui est responsable ou bien le pilote ?

C'est 100 % le pilote ; je me le suis prouvé moi-même ! Je suis entré dans un terrible guidonnage et en me cramponnant au guidon je n'ai fait qu'amplifier le problème.

RH - À quelle vitesse était-ce ?

À peu près 100 mph.

RH - Vous avez vous-même fait une chute juste avant la guerre ?

Ce n'était pas un guidonnage, la boîte de vitesses s'est bloquée ; il n'y avait rien que je puisse faire.

RH - Passons au Club. Quand avez-vous entendu parler de lui la première fois ?

Dès qu'il a été créé (Ndlr : en 1948).

RH - L'usine fermée, auriez-vous pensé que le Club durerait aussi longtemps ?

Je n'ai pas été entièrement surpris. Nous avons produit une moto de haute qualité dont les utilisateurs étaient satisfaits et même enthousiastes. Si vous produisez quelque chose de qualité, il en reste toujours quelque chose.

RH - Avez-vous le temps de lire MPH ?

Je le lis de la première à la dernière page.

RH - Depuis MPH n°2, des membres proposent des améliorations aux machines standards. Quels commentaires voudriez-vous apporter à cette pratique ?

J'ai souvent lu à propos de ces améliorations et dit que c'était souvent effectivement mieux. Le propriétaire peut souvent modifier sa machine à peu de frais. Mais quand vous produisez une machine standard, vous avez à faire le choix entre le coût de la modification et l'amélioration qu'elle apporte.

RH - Ma seule critique concerne la Lightning.

C'était tout ce qui était disponible. J'accepte toute critique à propos de la *Lightning* !

RH - Maintenant un regard sur votre vie personnelle : quand vous êtes-vous marié ?

En 1953.

RH - Avez-vous d'autres projets ?

Oui ! J'en ai encore quelques-uns à réaliser.

Ndlr : après l'échec commercial de l'aventure motos en 1955, PCV a travaillé sur la production de petits moteurs industriels et a quitté son usine de Stevenage pour la dernière fois en 1960. Il a alors travaillé comme vendeur de voitures et écrivain technique tout en continuant le développement d'un concept de moteur rotatif dont les prototypes lui ont coûté le restant de sa fortune.

Il a ensuite collaboré avec Roy Harper sur plusieurs livres dans le début des années 70 avant de souffrir d'AVC et de problèmes cardiaques. Sa fille témoigne dans le film "*Speed is expensive*" pour expliquer qu'à la fin de sa vie, ils vivaient dans un logement social. Il décède le 27 mars 1979.

Egli c'est terminé

Par Lord Dominique

À la fin du mois d'août, la société Egli a décidé de cesser ses activités.

Elle a été créée en 1965 à Bettwil par le très célèbre Fritz Egli que nous avons pu rencontrer à plusieurs reprises au cours d'événements qui concernaient notre Club (il est *Honorary Member* du VOC).

Les débuts de la marque ont été sous le signe prestigieux des Vincent, puis l'activité s'est étendue à d'autres marques : la Godier-Genoud de 1974 qui avait remporté le Bol d'Or avait une partie cycle Egli.

Fritz avait vendu sa société en 2015 à Alexander Frei. Il faisait courir une Egli 500 Vincent dans les courses d'anciennes internationales. À la suite des conséquences de la Covid et de la crise qui a suivi il s'est résolu à liquider l'entreprise.

Voici un important extrait de ce que j'ai trouvé dans un journal suisse allemand :

« En février 2022, Egli annonçait encore la sortie de sa propre moto. Un V2 de 1 400 cm³, également développé en interne, devait être installé dans le cadre, bien entendu, conçu par l'entreprise. Il était question d'une production annuelle de 12 pièces pour un peu plus de 100 000 euros chacune. Cela n'arrivera probablement pas. On ne sait pas si des parties du projet seront vendues dans le cadre de la vente de garage ».

Acheter des pièces d'Egli maintenant ?

Dans une interview sur la fermeture d'Egli, le propriétaire Alexander Frei parle de dissoudre l'entreprise et de liquider les parties de l'entreprise, dans l'espoir qu'au moins des parties d'Egli continuent d'être exploitées. Lorsqu'Alexander Frei a racheté son entreprise à Fritz W. Egli en 2015, il voulait trouver un successeur dans les cinq ans. En août 2023, il est clair que le plan n'a pas fonctionné. Frei, qui a entre-temps lui-même 69 ans, met fin à l'exploitation d'Egli *Motorradtechnik*.

En annonçant la fin d'Egli, Frei a également annoncé un gel des commandes pour les nouvelles transformations. Les commandes déjà acceptées et commencées seront néanmoins honorées.

En même temps que la fin de l'entreprise, Egli a annoncé qu'une vente de garage serait organisée à la mi-octobre 2023 sur le site de l'entreprise à Bettwil en Suisse. Le déroulement de la "vente de garage" a eu lieu à la fin novembre 2023 comme nous l'avons envoyé via la messagerie du Club.

Fritz W. Egli, qui a donné son nom à l'entreprise, ne faisait déjà plus partie de la direction en 2015.



Leur 500 Vincent

Le Circuit Électrique

Par Dany

À moto ancienne, la panne d'électricité est de très loin la plus courante. C'est aussi la plus facile à éviter.

Sur une moto, à contrario d'une automobile, le circuit est exposé aux intempéries et aux vibrations, ce qui est bien moins le cas en 4 roues, même ancien, il est donc important de soigner le circuit et ses connexions.

Depuis presque 40 ans les véhicules anciens font partie de ma vie et je les utilise beaucoup sauf besoin de déplacements rapides sur autoroute. Voici donc ma pratique d'une longue expérience pour éviter ce type de désagréments.

Il est très rare de casser un moteur, une boîte de vitesses, griller une dynamo ou un alternateur dans une vie de motard. Par contre, une cosse qui se détache ou un fil que se cisaille ça arrive ! Et pour trouver la panne sur le bord de la route ce n'est pas toujours facile.

Les réflexions qui suivent représentent mes choix personnels basés sur une longue expérience et ne représentent que mon avis.

Le fil : le diamètre 1 mm² convient à tous les usages sur nos machines. Partout passé, il en faut une dizaine de mètres. Une seule couleur peut convenir mais il est alors préférable de repérer les extrémités par une petite bague de gaine thermofusible colorée. Toutefois, j'utilise toujours un fil rouge pour le + qui arrive dans le phare, mais ce n'est pas obligatoire.

Les cosses : les plus utilisées sont les plates et les rondes (Lucas Bullet).

Personnellement, je réserve les plates là où je n'ai pas d'autres choix, par exemple connexion à un élément dont la sortie est une cosse plate mâle (allumeur moderne par exemple) et les rondes pour le reste.

Cosses plates

Il faut prendre la largeur 6,3 mm. Elles existent en mâle et femelle. On trouve essentiellement 2 qualités :

1 - Cosses standard du commerce dite "isolées" avec bague plastique. Elles ne sont pas vraiment isolées et sont particulièrement laides, plus encore une fois serties : la protection plastique colorée fait un peu tache et une fois écrasée, c'est pire. Je ne les utilise pas.



2 - Cosses nues

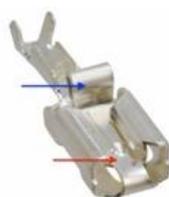
Je n'utilise les cosses plates que lorsque c'est nécessaire. Il faut alors éviter de les acheter sur le net (Amazon ou autre) car souvent, pour des raisons économiques, elles sont réalisées dans une tôle de laiton particulièrement mince et le serrage sur un plot mâle correspondant est souvent lâche surtout après un ou deux montage/démontage. Elles se déforment alors et peuvent se décrocher sous l'effet des vibrations...

Il est préférable de les prendre chez un spécialiste ; j'aime bien le site anglais www.autoelectricsupplies.fr (AES) qui est aussi en français, et, détail non négligeable, n'applique pas de frais de douane pour des commandes de moins de 150 €. La livraison est en outre rapide : une petite semaine.

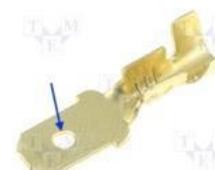
Par expérience, je prends la qualité pour fils de 1 à 2,5 mm² car la tôle est assez épaisse et donc ne se déforme pas facilement.



Cosses à Verrouillage

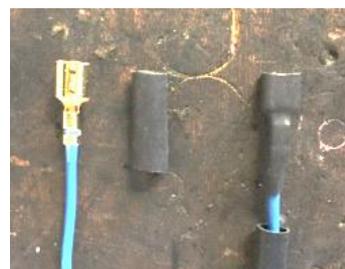


Enfin, surtout pour relier un allumeur dont les sorties sont à cosses plates mâles, je choisis des **cosse à verrouillage**. Elles ne se décrochent jamais ! Ces cosses présentent un verrouillage (ressort avec bossage - flèche rouge) et peuvent se défaire uniquement en appuyant sur le petit levier (flèche bleue). Le petit bossage vient se "clipser" dans le trou des cosses plates mâles (flèche bleue cosse laiton sur l'image de droite). Tomber en panne de lumière c'est ennuyeux, mais d'allumeur bien plus !



Sertissage des cosses

Il existe des pinces adaptées aux cosses nues, par exemple chez AES la référence 150205 est très bien. Une quinzaine d'euros.



Isolation des cosses.

J'utilise de la gaine rétractable (image ci-dessus à droite), elle convient y compris pour les cosses à verrouillage dont le verrou reste manipulable à travers la gaine. Utiliser de préférence un

décapeur thermique plutôt qu'une flamme car la rétractation est bien plus uniforme et c'est moins dangereux dans un atelier ou sur une moto. Cette gaine existe en différentes couleurs.

Les Bullets

J'aime bien ces cosses car elles rendent le montage très simple et modifiable facilement. C'est aussi ce qui est monté de 1946 jusqu'en 1975 sur les motos et voitures anglaises, donc *period correct* et ayant fait ses preuves, en plus c'est très discret. On en trouve un peu de partout et à tous les prix.



Une fois encore, celles d'AES sont de qualité et ce sont parmi les moins chères.

J'en ai essayé d'autres (Feked) qui cassaient au sertissage. On en trouve aussi chez les négociants spécialisés français (*Classic Auto Elec*)

Il y a 2 modèles utilisables sur nos machines, celle de gauche convient pour du câble 1 mm², celle de droite pour du fil de 2 mm².

Lors du sertissage le fil doit rentrer juste, ne pas flotter sinon il glissera au fil du temps, d'où l'intérêt d'avoir quelques cosses de diamètre pour fil 2 mm² si l'on garde une partie de circuit existant ou souvent il y a eu plusieurs sortes de fils utilisées au fil des bricolages...

Pour les sertir la pince réf. 150207 de chez AES convient très bien. On peut aussi mettre un point de brasure à l'étain, ce n'est pas ma préférence car je trouve que ça rend l'extrémité du fil de cuivre rigide et elle devient plus facilement cassante.



Ma pince à *bullets* est d'un modèle différent de la réf. 150207 de chez AES, mais convient bien aussi.

Les raccords pour les *bullets*

C'est là que la simplicité de la conception est intéressante car il existe des raccords 1/1 ou doubles ou triples, ce qui permet de juste remettre un fil (avec une *bullet*) si l'on veut brancher un autre accessoire sans pour autant refaire des connexions en milieu de fil ou avec des cosses plates doubles. Et de plus, ces raccords sont naturellement isolés. Voir photo page suivante.

Il y a même un **raccord 5 voies séparées qui est très intéressant pour les Vincent**. En effet on peut ainsi effectuer un raccord de tous les fils avant/arrière ce qui permet de séparer la moto en 2 parties sans s'emmêler avec les fils en cas d'intervention sur le moteur (culasses).

Ces raccords sont en caoutchouc avec une gaine intérieure métallique fendue. On peut donc la resserrer avec une paire de pince pour un raccord encore plus ferme, donc plus sûr.



Le raccord 5 voies in situ.
Il est ainsi très facile de séparer avant/arrière de la moto. À noter, les fils repérés par une bague colorée rétractable

Comme on peut le voir sur l'image ci-dessus à droite, il est bon de fixer autant que possible les fils par ex. le long du cadre, pour éviter qu'ils ne "battent" trop, c'est une source de déboitage ou de frottement. Pour cela, les Colson vont très bien !

Cosses à œil



Elles sont nécessaires pour relier certains accessoires (ampèremètre). Elles sont fixées par un écrou et ce système est fiable. Il faut toujours les accompagner d'une petite ronde Grover et de petites rondelles si possible laiton (oxydation négligeable). La rondelle Grover se met juste sous l'écrou, pas entre cosse et rondelle. Ces écrous sont en filetage BA (*British Associated*) comme souvent les écrous de carburateurs et de poignée de gaz (si origine). J'utilise également des cosses à œil nues + gaine rétractable. Éviter de prendre des cosses en tôle laiton trop mince.

Fusible et porte-fusible

Un fusible général est réellement une protection contre l'incendie. Sans lui, un fil ou un raccord défectueux (souvent sous le réservoir...) va jusqu'à fondre et brûler, en cas de court-circuit.

Un fusible de 20/25 ampères est très bien dimensionné.

Il existe différents modèles de porte-fusible. L'expérience montre qu'il faut éviter ceux avec un ressort de pression car ils conduisent à de nombreux faux contacts car non isolés de la pluie, ils se corrodent et créent des points de résistance, donc un mauvais passage du courant, voire pas de courant traversant. Pour moi, le fusible s'installe sur le câble + à la sortie de la batterie.



Modèle de gauche déconseillé car non étanche et avec ressort de pression.
Modèle de droite recommandé : étanche et sans ressort et avec un fusible moderne "clipsé".

Pour moi, le **fusible n'est pas un coupe-circuit** et il est préférable d'installer un interrupteur de qualité, qui se place généralement sous le phare ou sous la selle.

Conseils divers :

- Il faut avoir le minimum de raccords. Éviter les raccords en ligne autant que faire se peut.
- Utiliser de la **gaine autant que possible** (terme utilisé par les électriciens : souplisseau) pour protéger les fils des frottements qui peuvent, à la longue, les mettre à nu => pannes stupides avec fusible (si présent...) qui grille à répétition.
Il existe plusieurs diamètres de souplisseaux selon le nombre de fils à passer. Il en faut très peu sur une Vincent : 3 à 4 mètres env. en diam. 6 mm (feu et stop, allumage si autre que magnéto) et 1 mètre de gaine plus grosse (20 mm env.) pour passer plusieurs fils ensemble sous le réservoir.
- Si on a des **raccords pinçant le fil** (cas des contacts rotatifs de phare, où une vis vient coincer le fil par écrasement), il faut étamer l'extrémité de ceux-ci pour avoir un appui solide de la vis. Sinon, cette dernière peut fragiliser les fils qui peuvent alors se couper et c'est la panne.

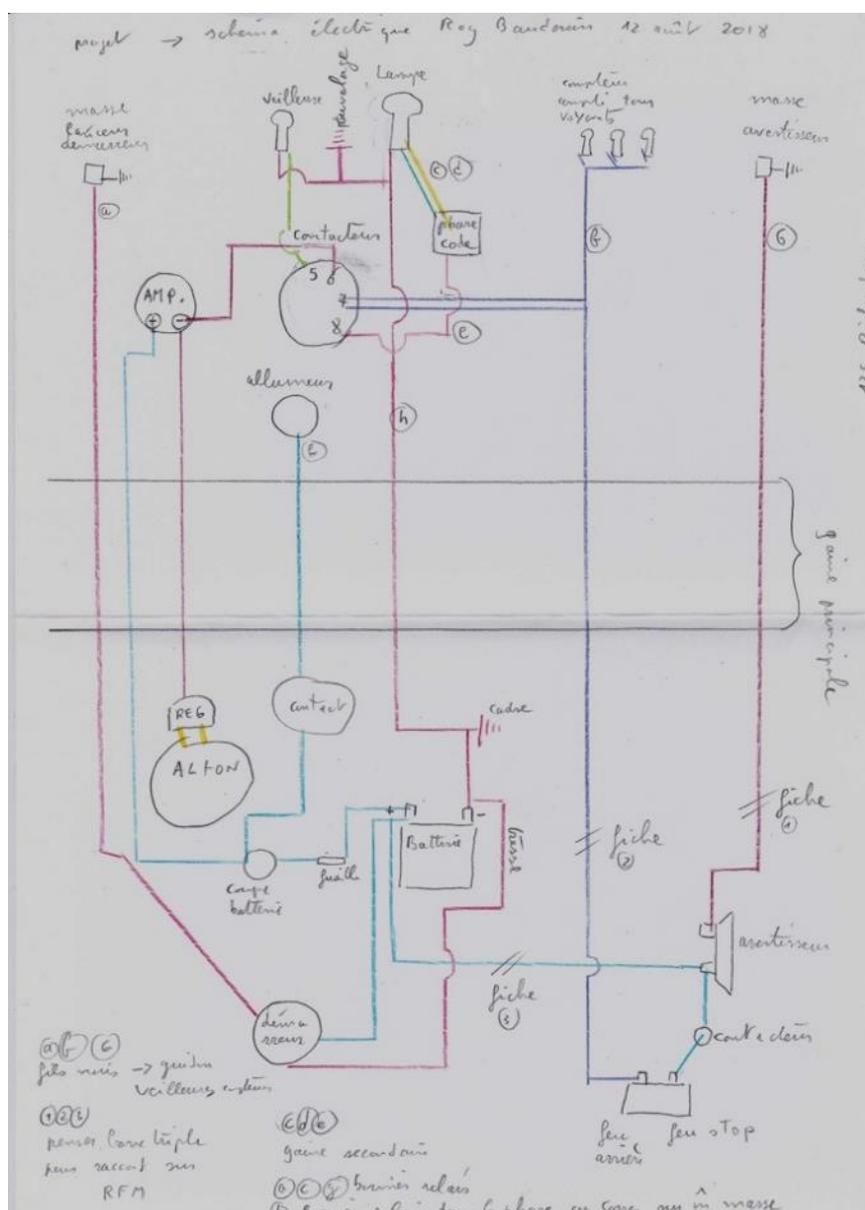
- De même ces vis doivent être collées avec par exemple du frein filet bleu, ou même une toute petite goutte de peinture (solvant) glissée sur les filets. Ne pas en mettre une tonne sinon ça peut isoler le raccord.



Si l'on traverse une tôle avec un fil (garde-boue AR sur les Vincent), il est préférable d'utiliser un passe fil en plus de la gaine car l'association tôle fine et vibrations coupe très bien les fils électriques.

- Si possible les raccords avec cosses sont à effectuer dans des zones protégées (intérieur phare, sous réservoir...).
- Câbles batterie : si on monte un démarreur, les câbles qui alimentent le relais du démarreur doivent être assez gros et assez courts (soit ceux du constructeur, soit du 5 à 6 mm²). Un noir et un rouge, ou un noir repéré rouge, éviteront des grosses étincelles...

Prévoir aussi des cosses sérieuses adaptées au diamètre du câble. Celle de la photo se brase à l'étain, ou éventuellement s'écrase au marteau ou à l'étau, faute de la pince qui va bien (et qui ne sert qu'à cela).



Et voici le schéma électrique des Vincent avec démarreur (Jean Pirot)

Elle ne fera plus couler d'essence... mais elle risque de faire encore couler de l'encre

Par Jean

Cette machine est presque aussi légendaire que le monstre du Loch-Ness... mais revenons aux faits. Dans le numéro 37 du Loup-Garreau « papier » (décembre 2019), notre ami Dominique qui n'était pas encore Lord, nous narrait l'histoire de sa Shadow, Reine Mathilde. Par une joyeuse digression, habitude

chère à Dominique, nous pûmes voir apparaître dans son récit (page 33) la fascinante photo d'une Rapide serie A, en plaque de la Seine, photographiée chez Clément Garreau, rue de Vaugirard. La vision de cette machine fit jaillir de la mémoire de certains des tas de souvenirs. Il est de fait qu'une Rapide serie A fut vendue en France. J'en entendis parler dans mes premières années au VOCF, par Alain me semble-t-il et également par Jean Lalan. Toutes les informations que je pus obtenir à l'époque sont consignées en pages 2 et 3 du numéro 6 du Loup-Garreau « papier » (juillet 1999) et ont été rééditées à cette occasion dans le Loup-Garreau électronique numéro 4 (mai 2020), pages 17 et 18.



1949 - G.P. Barcelona - Circuito de
Montjuich - The french Aimé Despland with
HRD - Ranked in second position.



Une autre photo de cette machine, en course fois-ci, apparaît dans le Loup-Garreau « papier » numéro 16 de mai 2003. La photo (avec un envoi de M. Aimé Despland, son propriétaire) a été prise lors du Grand-Prix de Lyon en 1946 où son pilote arriva 1^{er} des side-cars. De son côté, Dany nous apporta des précisions (et des photos) au sujet du GP de Lyon de 1946 dans le Loup-Garreau électronique numéro 3 de mars 2020.

Et, sur ce, Didier nous dégote cette photo prise à Barcelone en 1949 ! Serait-il possible que la HRD de M. Aimé Despland soit encore notre Rapide serie A fantôme ?

Ampoules LED

Par Lord Dominique

Dans cette courte publication il n'est absolument pas de mon intention de remplacer les expertises de spécialistes concernant le sujet de l'éclairage de nos fiers coursiers, ni même de concurrencer les excellents produits proposés par Paul Goff dans MPH.

Ceux qui me connaissent savent qu'en face de problèmes sérieux mécaniques ou, pire, face à un système électrique lambda (à part des lampadaires ou lampes de chevet) je ressemble à une poule qui a trouvé un couteau (les pauvres gallinacées valent mieux que ce que j'en fais savoir, surtout face à un couteau VOFC de Chambriard, et ça rime ! Pauvrement j'en conviens).

Le souci est de rouler « phare allumé », afin de se faire voir et aussi de préserver l'alternateur Alton, tout comme le régulateur. Je n'ai rien inventé car je suis ce que l'on m'apprend, notamment sur notre LGE chéri, mais aussi lors de nos rencontres.

Donc j'ai pu mettre une ampoule LED (*British Pre-Focus* dont la douille est référencée P36D) sans rien changer au montage initial de mon phare, en ayant trouvé sur un site plutôt intéressant qui m'avait déjà pourvu en ampoule halogène de 55 watts.

Pour cette ampoule LED, voici le lien : <https://www.scootermarket.fr/ampoules/3868-ampoule-led-6-a-24v-type-british-pre-focus-authentique-lucas.html>.

Le souci est de rouler. Le hic est son tarif de 20 € mais elle en consomme que 5,52 watts en position phare et 2,64 en code, à peine plus en 6 V. Elle convient aussi bien pour du 6, 12 ou 24 volts et se monte sur les douilles standard *British Pre-Focus* des optiques classiques de ces années-là.

Temps de pose 2 minutes



Le descriptif annonce une puissance en feux de croisement de 510 à 520 lumens et en feux de route de 970 à 980 lumens. C'est une fabrication du prince des ténèbres, Lucas.

Personnellement j'ai pu rouler pendant environ 1200 km, principalement pour me rendre au rallye de France dans le Jura, en feux de croisement sans souci de décharge ni autre, même lorsque j'ai omis d'éteindre le phare pendant un petit laps de temps (genre 10 minutes). La lumière est blanche, assez vive, mais je n'ai pas essayé de nuit. J'ai juste fait un essai de nuit, dans mon garage.

Le résultat fort empirique semble correct, déjà meilleur (à vérifier) qu'avec le précédent système. Il existe aussi l'ampoule de veilleuse qui ne consomme que 0,1 watt pour 5 €.

Note de Dany : je suggère fortement de faire vérifier à un ami, **en plein jour**, que votre **feu stop** se voit bien si vous choisissez une **ampoule LED**, car certaines ne se voient pas du tout dans ces conditions. Dans le garage, le contrôle ne suffit pas. C'est juste votre vie qui est en jeu...

Un électricien auto m'a dit que dans un feu stop (donc rouge), il fallait mettre une ampoule LED rouge. Je n'ai jamais essayé car l'ampoule standard va parfaitement bien et l'économie de watt ne se justifie guère ici.

Week-end technique HRD-Vincent

Par Hervé Sabassier

Comme tout le monde le sait, les HRD-Vincent sont les plus fantastiques des motos jamais construites à tout point de vue, depuis que les deux roues existent. Leur conception/fabrication est à comparer à un travail d'horloger, tout est spécifique.



Avec le temps les joints papier des colonnettes peuvent fuir. Si la fuite est faible, il n'est pas toujours facile de savoir lequel fuit, en haut ou bas.

Sur cette photo ci-dessus, Laurent expérimente la technique François Grosset en plaçant de petits colliers de tissus en haut et en bas de chaque colonnette pour déterminer d'où vient le problème. Pour les joints du haut, on peut parfois se dépanner sans démontage.

Rouler avec, nous savons tous faire, l'entretenir un minima aussi, mais faire un entretien poussé, beaucoup moins. Parfois on aimerait bien mais par peur de mal faire et d'engendrer des dégâts irréversibles, on s'abstient. Alors quoi de mieux que de rassembler des membres du club et d'œuvrer autour de ma « charmante » Vincent avec un connaisseur pour en savoir plus sur elle. L'idée des week-ends techniques est née au dernier rallye français, lors d'une discussion avec Dany Vincent, quand je lui disais que mes joints de bas de colonnette de tige de culbuteur fuyaient (3 litres d'huile pour 1300 km) et que j'aimerais bien savoir les changer mais que mes compétences se limitaient à de petites choses. Spontanément, il m'invita à le faire ensemble, chez lui, où il serait le professeur et moi l'élève.

Je lui évoquais le fait que dans mon club de DS Citroën, deux journées par an étaient consacrées à l'entretien courant de nos voitures sous la houlette de spécialistes en la matière. C'était décidé, Dany organisera les 28 et 29 octobre, un premier week-end « technique Vincent » chez lui, avec d'autres membres du Club, avides d'en savoir plus sur ces motos.

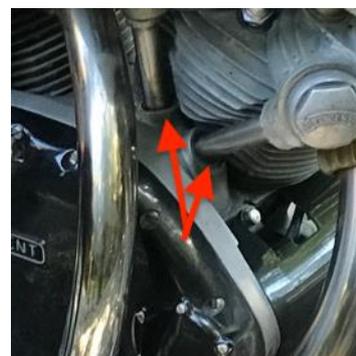
Le stage consistait à changer les 4 joints incriminés (bas des colonnettes) mais pour y arriver, il y a un peu de travail. Arrivés le vendredi après-midi avec ma chérie Martine, venue me soutenir dans cette épreuve, avec mon prof, nous commençons à déshabiller ma « charmante » (pas Martine) en enlevant le siège,



le réservoir puis à scinder le faisceau

électrique en deux pour une

séparation et un réassemblage aisé de l'avant et de l'arrière de la moto. Une fiche de connexion y a été installée (voir page 10 de ce même LGE), et aussi s'apercevoir, au passage, que l'axe de l'amortisseur arrière (d'origine) était cassé !



La pendule tourne vite quand vous êtes absorbé par tous ces bons conseils à prodiguer à votre « charmante », mais il est déjà l'heure de l'apéritif et du dîner que Rachel nous avait concoctés.

Le samedi matin, le reste des élèves arrivait assez tôt, le premier étant Yvon, venu d'Orange avec une BMW K75, suivi de Jean-Michel et de Pierre. Dominique arrivera en fin de matinée. Rapidement, nous rejoignons ma « charmante », toujours amputée d'une partie de ses membres mais la tête et le corps encore reliés. Chacun trouve une tâche à accomplir pour la dépouiller un peu plus, jusqu'à la séparation totale en deux. C'est impressionnant mais ça ne fait pas mal.



Dans le LGE n°43, Georges nous donne des plans pour réaliser un support pour poser l'avant de la moto en toute sécurité et facilement. Ici, on a utilisé un établi de chantier.

À midi, la belle nous laissait voir ses entrailles ce qui nous a permis de constater le bon état de l'ensemble. Seul petit bémol, un dépôt de calamine sur la calotte de la culasse, pas gênant mais tant qu'à faire, avant de remonter les culasses, autant les nettoyer. Au fur et à mesure du démontage, Dany nous a montré les choses

non conformes ou pouvant être sources de pannes idiotes et surtout, comment y remédier. Nous étions venus pour ça, nous n'étions pas déçus.



Il n'y a pas lieu de déposer les cylindres pour cette opération. Mais le cylindre AR était posé sur un bel emplâtre de pâte à joint transparente et molle (du joint sanitaire ?) et des résidus d'autres pâtes. Il a fallu le déposer, nettoyer les plans de joint et remettre une pâte à joint plus conforme. Ici du Restom® 7518. Ce produit ne durcit que pincé entre les carters et se dilue dans l'huile là où il n'est pas pincé => aucun risque de boulettes qui se baladeraient dans le circuit d'huile comme cela pourrait être le cas avec une pâte silicone.



Il faut donc poser les culasses et enlever le carter moteur côté distribution. Cette toute dernière opération est rapide et permet :

- de positionner impeccablement les tiges de culbuteurs dans les cupules des linguets
- de nettoyer le clapet de décharge d'huile OP 37. La quantité importante initiale de "pâte à joint" sous le cylindre AR. n'étant guère rassurante avec le risque, entre autres, d'obstruer ce clapet.

Après un déjeuner convivial de spécialités berrichonnes et bourguignonnes, le remontage de l'ensemble repris. Pour assurer l'étanchéité du haut moteur, de nouveaux joints ont été mis en place, des joints modernes sans papier Neal Videan (voir publicités sur MPH) ont remplacé les joints carton. Plus modernes, ils sont aussi réutilisables en cas de démontage ultérieur.





En fin de journée, ne restaient que quelques pièces à remonter. Les bagues bronze manquantes (ET64 et G90), lesquelles assurent l'oscillation douce de la selle lors des mouvements de la suspension arrière, furent tournées le dimanche matin par Dany sous les yeux ébahis de grands enfants regardant leur copain faire joujou avec son tour.

Note de Dany : faire joujou ok, mais certain participant que je ne nommerai pas par pudeur était bien content qu'il y ait un tour...

Pendant ce temps, les dames sont allées visiter la cascade de Baume-les-Messieurs et faire quelques emplettes indispensables à notre bien-être.

Une surprise nous attendait dimanche matin avec la visite de l'Hôtel-Dieu de Louhans. Voici comment faire le lien avec notre week-end technique et l'hospitalité, les soins, le partage et l'entraide des sœurs de l'ordre de Sainte Marthe.

Avant une petite douche bien méritée, ma « charmante » a assuré sa mise en marche au premier coup de kick, et nous remerciait de sa bonne sonorité en échange des soins apportés et des caresses des chiffons.

Ce fut pour moi une expérience enrichissante dans le partage et la convivialité, et j'oserai désormais engager un entretien un peu plus poussé de ma « charmante » laquelle ne demande qu'une chose : que l'on s'occupe d'elle !

Revue de Presse (octobre)

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.

Le LGE, est fidèle à ses lecteurs, qui souvent le lui rendent bien. Merci à tous ceux qui m'envoient infos, revues.

Tout d'abord toutes mes excuses pour le méli-mélo de la dernière revue de presse. Quelques erreurs que vous avez certainement corrigées par vous-même.

La Vie de la Moto, n°1212 ~~21-sept.-2023~~ 2 Oct. 2023 :

Page 17 : 16^{ème} traversée de Paris, Laurent est parisien, propriétaire d'une série B de 1944 ~~mais avec~~ **Girraulic d'après la photo**. mais avec fourche de série C d'après la photo.

Page 22 : Montée historique de Loches...



La Vie de la Moto, n°1213 du 12 Oct. 2023 :

Page 23 : *Black Forest British Bike meeting* (Allemagne). En photo, une Egli-Vincent 1000 entièrement chromée, sans aucun doute la moto la plus photographiée du rassemblement (dixit le journaliste de LVM).

La Vie de la Moto, n°1215 du 26 Oct. 2023 :

Page 11 : Une pleine page de pub, pour une vente aux enchères par Osenat, programmée le 11 nov. à Paris Versailles. Le tiers de la page, une Vincent Black Prince de 1952, estimée 90/110 000 €. (Ndlr : D'après la photo, il s'agit d'un modèle jusque-là inconnu, donc exceptionnel, avec frein et levier de béquille à droite, donc sélecteur à gauche ?



Transmission primaire à droite, levier du décompresseur à droite, bouchon de réservoir essence, rouge)(***)

Page 16 : Nouvel article sur le tour de France à Moto Anciennes. Étape de Villers-Semeuse. Encore la Comet de J-L Chauvet en photo !!



Moto Revue Classic n°130 de Nov.-
Déc. 2023 :

En couverture : un Norvin bien spécial.

Page 24 à 30 : Norvin 1000 *Made in Normandy* par Godet Motorcycles. Un zeste de cadre Featherberd, un moteur série B, un frein Rossignol et quelques jolis détails sortis de l'imagination des concepteurs.

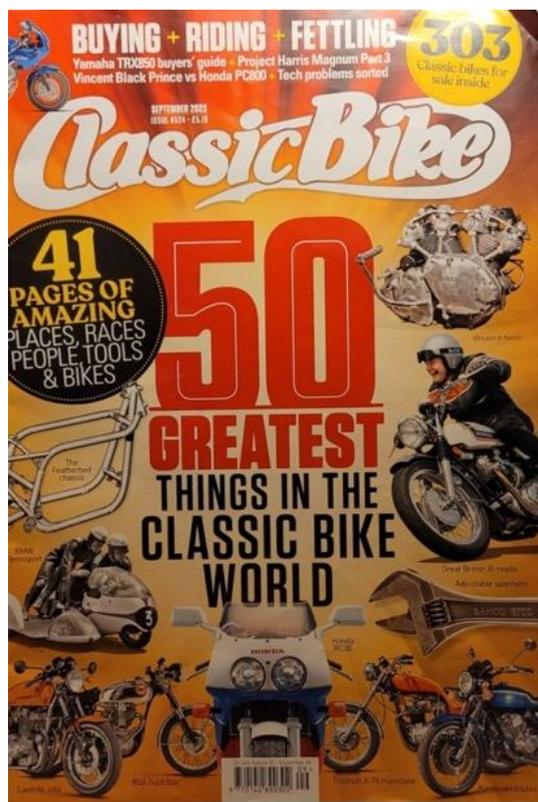
Page 32 à 37 : Godet Motorcycles, l'équipe, son travail, ses réalisations.



La Vie de la Moto, n°1217 du 9 nov. 2023 :

Page 8 et 9 : Plein phare sur... le Contrôle technique Motos. Cette fois, ça y est, à partir du 15 Avril. À lire pour essayer de comprendre à quelle sauce nos motos seront contrôlées et ce qu'il nous en coûtera.

Classic Bike, n°524 de Sept. 2023 : *50 greatest things in the classic bike world* (les 50 plus grandes choses dans le monde de la moto classique).



(Ndlr : à la vue de la couverture, on devine que les cadres Featherbed, les moteurs ou motos Vincent, la clé à molette et bien d'autres choses en font partie. Nous ne manquerons pas de revenir plus en détail sur ce classement).

Retro Viseur, n°404 de Nov. 2023 (ndlr : revue mensuelle autos classiques).

Page 72 à 77 : Présentation de la société Restom, l'équipe et ses produits. Les produits incontournables pour les amateurs que nous sommes.

(***) (ndlr : vous avez certainement compris que le négatif utilisé est inversé)

VOC FRANCE NEWS

Septembre 2023

N°0001

Latest news and bulletin updates

Rachel Theureaud

Sortie exceptionnelle de Vincent

The latest updates

Notre correspondant Ernest Buray sur le Massif Central nous informe d'une sortie exceptionnelle de motos Vincent dans sa région dans le courant du mois de septembre.

Elles auraient été vues en plusieurs endroits avec un départ de Thiers, un passage à Super Besse, Murat, Conques, Rodez, Salzuit, la Chaise Dieu et une arrivée à Celles sur Durole où l'Auberge Maubert de réputation internationale a assuré à leurs pilotes un festin de rêve en fin de tour.



Préparation mentale des pilotes à Salers avant l'arrivée de la Vincent de compèt en descente de Maître Stéphane



Laineguy Raybu

Vol spectaculaire de Vincent

The latest updates to get you through the day

Qui aurait pu l'imaginer ?

Wanted

Un camion de dépannage s'empare d'une moto Vincent lors de son périple sur le Massif Central en septembre.

Alors que son propriétaire pique-niquait paisiblement aux abords du Garabit avec ses comparses de balade, le perfide dépanneur s'employa à charger la moto sur une remorque d'abord puis sur son camion ensuite. Ce procédé complexe ne laisse pas de nous surprendre. Nous supposons qu'il s'agit d'un réseau de traite de noires motos qui sont expédiées en Argentine en vue d'un blanchiment d'argent.

Le propriétaire de la moto, inconsolable, offre une récompense de 1000 dollars à qui pourra lui donner des informations sur le trajet emprunté par le camion de dépannage.

La gendarmerie de Vic sur Seize a ouvert une enquête.

L'équipe du VOC France News adresse ses plus sincères condoléances à l'infortuné pilote.



Rysema Garcia

Les temps forts du tour

Tears, fears, smiles



Quand Maryse décide de prendre le taureau par les cornes et que Philippe prend le parti de faire le guet en mode discret

Super content le Président !

Un bon thé, des amis, des Vincent, y a que ça de vrai...



Embauche au noir d'une handicapée pour la surveillance d'une moto sur cale



Kate Rast

L'arrêt récup

The latest updates

Prenez et buvez disait Saint Colomban, le patron des motards. Notre Saint Colomb(an) actuel suit scrupuleusement les enseignements de son prédécesseur...Accompagné en cela par quelques apôtres de l'Avèze. Sainte Eliane, nous pensons à toi...

**Pause Spirituelle**

Dépose de cierges afin que François rentre sain et sauf en petite Bretagne. Ca a marché pour lui pas pour sa monture...



I'm a long way from home

Salon du deux roues 2024 à Lyon du 07 au 10 mars 2024

Par Jean Boulicot



Le Salon du 2 Roues a lieu chaque début d'année à EUREXPO, Lyon.

Il est entièrement consacré, comme son nom l'indique, aux véhicules à deux roues, qu'ils évoluent sur la route, sur un circuit, dans les champs, dans les bois, sur un lac salé... etc., la motorisation étant soit thermique, soit électrique et même parfois avec des pédales.

Depuis 2015, ce salon ne cesse de s'étendre et prend de plus en plus d'ampleur. Ces dernières années, la totalité des halls d'EUREXPO a été utilisée. Il s'agit de l'un des plus gros salons dédiés à la moto en Europe.

Quelques chiffres :

SURFACE
150 000 m²

EXPOSANTS
650

VISITEURS sur 4 jours
150 000



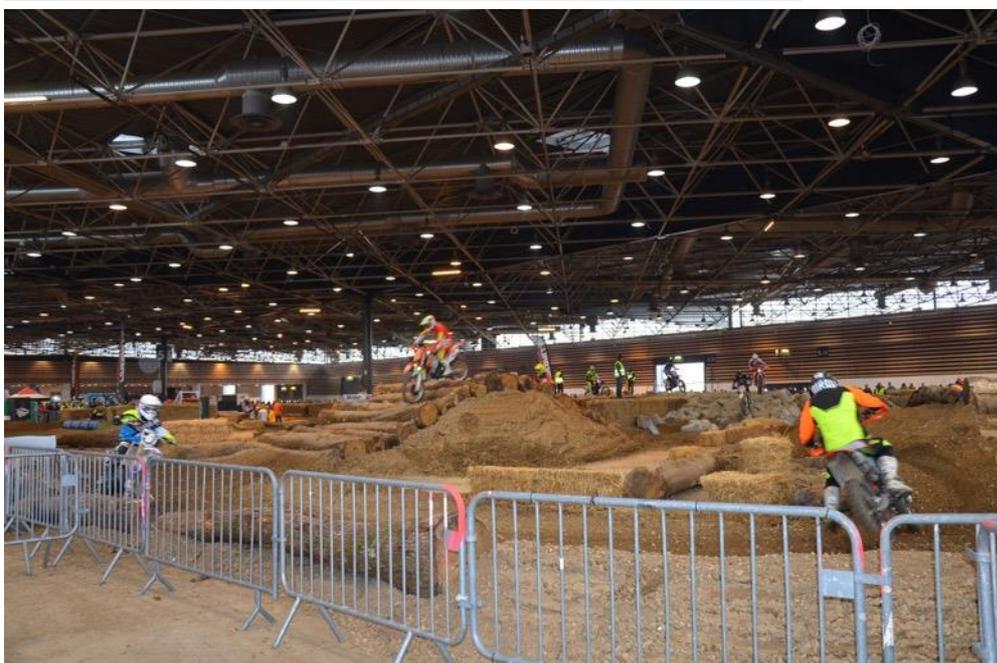
L'édition 2023 fut un vrai succès.

Tous les plus grands constructeurs y sont bien sûr représentés, on peut y voir tous les derniers modèles.





Également est présenté du matériel sympa et parfois quelque peu "BIZARRE"



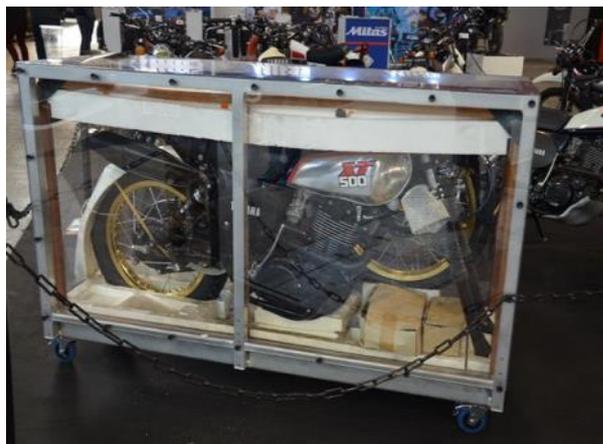
Il y a même un espace spécialement aménagé où l'on peut voir évoluer des machines Tout-Terrain



Yamaha TZ compétition, de la 125 TA à la 750 quatre-cylindres, il n'en manque pratiquement pas une.

Ah ! Les 900 Kawa, c'est peut-être les soldes ?





Certains parlent de motos "dans leur jus", celle-ci est même "dans son emballage d'origine".



En 2023, le club MOTOBÉCANE a fêté les 100 ans de la marque, cent machines exposées.



Heureusement, on trouve quand même quelques belles motos !



La version "artistique" de cette VINCENT motos est quelque peu...particulière.



Concernant les motos HRD VINCENT et pour l'édition 2024, le VOCF exposera une vingtaine de belles motos appartenant à ses membres. L'équipe de Patrick GODET fera le déplacement avec quelques machines de son cru.

Rendez-vous donc à EUREXPO Lyon début mars, l'an prochain.

On vous attend nombreux pour :

- la visite du stand,
- l'apéro offert sur le stand par l'organisateur du salon, le samedi soir,
- le repas annuel du Club, le samedi soir également,
- et bien sûr la fabuleuse visite du salon.

Revue de Presse (novembre)

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.

Petit mois coté presse moto, je n'ai pas trouvé grand-chose et peu reçu comme informations.

La Vie de la Moto, n°1217 du 09 nov. 2023.

Pages 8 & 9 : Plein phare. Le contrôle technique. Les anciennes dans l'expectative. Les premières machines appelées à passer le contrôle seront les plus anciennes. Les engins immatriculés avant le 1^{er} Janvier 2017 devront donc réaliser leur contrôle avant le 31 décembre 2024. Le CT ne devrait consister qu'en de simples vérifications administratives (identité du véhicule) et techniques (état général suspension et pneus, fonctionnement feux et frein, et un contrôle des nuisances : pollution et bruit). Les défaillances sont classées en 3 niveaux, avec contre visite dans les 2 mois pour les 2 dernières.

Il ne vous reste plus qu'à lire l'article, pour comprendre le flou de la chose.

La Vie de la Moto, n°1219 du 23 nov. 2023.

Pages 16 & 17 : 2^{ème} Norman Sprint Grass à Beauval-en-Caux. Gros Plan sur Michèle et Herve Sévenier du VCF (Velocette Club de France). Ils mentionnent l'organisation du Rallye commun VCF/VOCF à Pont-Audemer en 2022 et 2023. (Ndlr : voir LGE 33 & 45)

En librairie, vient de paraître chez « Fayard », l'autobiographie « PAGNY par Florent ». Plusieurs pages de photos, dont une double page, où Florent P. présente quelques-uns de ses jouets actuels ou passés. Nous savons tous que La Vincent en est, au milieu de son autre passion, les Triumph...



Voilà, c'est tout pour ce mois-ci...

**DERNIER
APPEL**

Bulletin d'adhésion (dernier appel)

Attention : le règlement (25€) doit parvenir avant le 31/12/2023. Au-delà c'est 35€. Le mot de passe site et donc celui du Loup-Garreau change au 1^{er} janvier. => Sans adhésion 2024 ces parties ne seront plus accessibles.



VINCENT HRD OWNERS' CLUB - SECTION FRANCE

Formulaire d'adhésion (ou renouvellement) 2024

Veuillez compléter le document ci-dessous, en majuscules, et cocher les cases () choisies.

<p>1. Données personnelles (n° d'adhérent :) — Date : / /</p> <p>NOM :</p> <p>Prénom :</p> <p>Es-tu adhérent au VOC International ? <input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON</p>
<p>2. Données personnelles réservées au fonctionnement de l'Association (à ne remplir que si changées ou non encore divulguées)</p> <p>Adresse postale :</p> <p>complément d'adresse :</p> <p>code postal : ville : pays :</p> <p>tél. mobile : tél. fixe :</p> <p>date naissance: courriel :</p> <p>Moto(s) (facultatif) :</p>
<p>3. Pour la « Liste des membres », accessible aux adhérents, avec un mot de passe, dans la rubrique « ADHÉRENTS » du site www.vincent-owners-club-france.com, seuls département, nom, prénom, téléphone mobile ou fixe, courriel paraissent.</p> <p><input type="checkbox"/> À cocher si tu ne désires pas paraître dans la « Liste des membres »</p>
<p>4. Adhésion 2024 (du 01/01 au 31/12)</p> <p>À régler <input type="checkbox"/> 25€ avant le 31/12/2023 <input type="checkbox"/> 35€ après</p> <p>La date du courrier postal (ou du virement) fait foi pour la somme à payer</p> <p><input type="checkbox"/> Nouvel adhérent : 25€ quel que soit le moment de l'année</p> <p>Veuillez renvoyer cette fiche complétée, au choix :</p> <p><input type="checkbox"/> par poste, avec ton règlement par chèque bancaire au nom de VOCF, à : C. Remillieux-Rast, 23 rue de Venise, 78740 Vaux-sur-Seine (France)</p> <p><input type="checkbox"/> par courriel à vocfbureau@gmail.com, avec ton récépissé de règlement par virement bancaire sur le compte 'ASSOCIATION VOCF' à la BNP de Meulan (78)</p> <p>IBAN : FR76 3000 4002 6000 0100 2794 667</p> <p>BIC (Bank Identification Code) : BNPAFRPPMNT</p> <p><input type="checkbox"/> par courriel à vocfbureau@gmail.com, avec ton récépissé de règlement par PayPal sur le compte 'VOCF' avec le type de paiement : "pour vos proches"</p>

Bienvenue à nos Nouveaux Adhérents

NEBUNU Nicolas (07), ROUDENKO-BERTIN Boris (35), VYE Patrice (63)

Manifestations à venir

Remarques générales

Pour des raisons de place, la rédaction vous remercie de vous reporter aux encarts des LGE précédents.

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

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



LES 17/18 FÉVRIER 2024 - WEEK-END ATELIER BRICOLAGE VINCENT

Orange (84) - Gratuit – Sujet : embrayage Vincent et transmission primaire. Possibilité de loger plusieurs personnes, également possibilité de camping ou camping-car. Gratuit. Limité à 14 personnes. Reste 8 places. Animations pour les dames accompagnatrices par Cathy.
Contact : yvon@motoadventure.fr Tel 06 13 61 90 90



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

Jean Boulicot prépare un super stand exclusivement dédié aux Vincent. 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, de visiter ?
Contact Jean : eliane.boulicot@wanadoo.fr



9 MARS 2024 – DÎNER D'HIVER DU 40^{ÈME} ANNIVERSAIRE À LYON

Un événement à ne pas manquer.
Contact Jean Pirot 06 81 53 09 86 ou : pirot.jean@orange.fr



16 au 21 Juin 2024- MOTO-CULTURE DANS LE HAUT-JURA.

Le gîte comporte 8 chambres pour 2 chacune avec WC et douches privés + 3 chambres à plusieurs lits, aussi avec WC et douches. Nature – gastronomie – mode – micromécanique. Inscriptions limitées à 20 personnes. Restent quelques places. Contact dany.vincent@wanadoo.fr 06 07 85 93 33



12/13/14 JUILLET 2024 – 48^{ÈME} RALLYE ANNUEL FRANCE 2024

Il aura lieu au nord-ouest de Clermont-Ferrand. Renseignements à venir.
Informations, Jean : pirot.jean@orange.fr – 06 81 53 09 86
Inscriptions, Catherine : crrperso@yahoo.fr – 06 81 27 09 11



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. CGN. VMT 977. Expertisée. Environ 45 000 km. Prix : **25 000€**
colomb.j@wanadoo.fr – 06 75 28 77 47



- **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

- **DANY VINCENT RECHERCHE:**

Comet ou éventuellement gros morceaux pour en construire une (j'ai un moteur et une BV) + Sacoques de type Craven.
dany.vincent@wanadoo.fr ou 06 07 85 93 33

- **LORD DOMINIQUE VEND :**

Une Black Shadow Serie B, car l'auguste et noble fessier de son conducteur ne supporte plus les trépidations de sa machine, sans parler de son côté bruyant peu discret et peu élégant.

Notre aristocrate étant timide et chacun le sait peu volubile, le Loup-Garreau transmet sa proposition aperçue lors du Tour de France 2023.

L'échange contre une confortable et silencieuse BMW série 2 était plus qu'envisageable à l'époque, à vérifier si cette occasion est toujours valable.

Toutes demandes à leloupgarreau@gmail.com qui transmettra.



NOUVEAU

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 dont Comet – 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](https://www.facebook.com/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/> **ATTENTION LIQUIDATION DU STOCK**
-  **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 \(vintage-motorcycle.com\)](http://Home|BRITISHOnlyAustriaFahrzeughandelGmbH(vintage-motorcycle.com))



Ont contribué à ce numéro :

Jean Boulicot, Didier Camp, Dominique Malcor, Jean Pirot,
Catherine Remillieux-Rast, Hervé Sabassier, Rachel Theureaud, Dany Vincent.

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