

LE LOUP-GARREAU

51

Électronique



Attention, achtung, atenzione, read carefully, diwall, ten cuidado, méf:
Cette parution est ouverte à tout possesseur et/ou amateur de tondeuse à gazon, avion-cible, scooter marin, cyclomoteur ou motocyclette des marques H.R.D., Vincent-H.R.D., Vincent ou apparentés.



Ce magazine émane du VOC France (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 :

Anniversaires	2
Éditorial	3
Une présentation de Neville Higgins	4
Moteurs Vincent dans les voitures de course 500 cc	7
Comet - Petite astuce pour boîte Burman	13
1934 Vincent HRD – Cross 500 cm ³	15
Identification des machines	19
Surveillez vos tambours	23
Rallye <i>Moto-Culture</i> dans le Luberon	24
Rallye <i>Moto-Culture</i> dans le Tarn	24
Revue de Presse	25
Championnat de France side-car ancien	26
Manifestations à venir	28
Nouveaux adhérents	28
Petites Annonces	29
Bonnes adresses	30

Anniversaires



La marque HRD a **100 ans** car créée en 1924 par Howard Raymond Davies, marque rachetée en 1928 par Philip Conrad Vincent (PCV).



Le VOC a eu **75 ans** l'année dernière car fondé en 1948.



La marque Vincent (sans HRD) a eu également **75 ans** en 1948, année où la marque HRD n'avait plus à être mentionnée (réservoir, carters, pub) selon l'accord d'achat de 1928.



Le VOCF a **47 ans**, créé en 1977 par Patrick Godet.

Photo de couverture : Catherine et Georges, les infatigables sidecaristes

Éditorial

Je suis un président heureux car le dynamisme du VOCF me réjouit.

C'est d'autant plus réconfortant que beaucoup d'initiatives proviennent de membres récemment arrivés.

Ils apportent fraîcheur et renouveau avec de belles initiatives :

- participation aux sorties,
- participation au Salon de Lyon,
- organisation de rallyes,
- implémentation de nouveaux moyens de communication,
- rédaction d'articles pour le Loup-Garreau.

Pour ce dernier, il y a quelques années, Jean et moi déplorions la très faible participation de lecteurs du Loup-Garreau à la rédaction d'articles. Participation si faible qu'une année nous n'avions pas été en mesure de décerner le trophée de la Plume du Loup.

La Plume du Loup est une récompense honorifique (et non pas mirifique) offerte à celle/celui/ceux qui apporte(nt) sa(leur) contribution à la vie du magazine, seul véritable lien entre des membres dispersés aux quatre coins de l'hexagone, voire même plus loin.

Les Loup-Garreau de cette année-là avaient été rédigés uniquement par Jean et moi et nous avons donc décerné la Plume du Loup au "participant inconnu", à l'instar du soldat inconnu reposant sous l'Arc de Triomphe parisien.

En 2023, nous avons donc 3 récipiendaires pour ce trophée, les trois sont des membres récents, soit :

Éric Guillot, Denis Harquevaux et Jean-Michel Rioux.

Les trois ont également participé, en prêtant leur(s) moto(s) mais aussi par leur présence, durant toute la durée du salon de Lyon avec un quatrième jeune venu au Club, Thierry Dumont, chacun avec leur conjointe respective.

De telles situations créent bien entendu des liens forts et grand est le plaisir de se retrouver lors d'autres manifestations. D'ailleurs nous en aurons l'occasion avec encore 3 manifestations prévues actuellement sur 2024.

Et aussi, cela nous conforte dans notre entreprise de développer le VOCF via son bulletin de liaison, le Loup-Garreau.

Il est loin le temps où nous avons vraiment l'impression d'envoyer le Loup-Garreau au fin fond du triangle des Bermudes tant les retours étaient faibles.

De quoi être heureux, non ?

Dany

Dernière minute

Une mauvaise nouvelle qui ternit mon propos ci-dessus, nous venons d'apprendre le décès brutal d'André Lagadec, plus connu sous le diminutif de Dédé.

Le Loup-Garreau reviendra plus longuement dans le prochain numéro sur cet homme discret, véritable vincentiste dans l'âme, qui nous quitte à seulement 71 ans.

Une présentation de Neville Higgins

Par Jean

Neville Higgins est un membre (et même un membre d'honneur) du Vincent Owners' Club. Visiblement sa passion pour la Vincent remonte à loin. Il avait, lorsqu'il vivait en Angleterre, monté une machine de courses d'accélération et de courses de côtes, qu'il emporta avec lui quand la firme Volvo, sensible à ses qualités d'ingénieur, le fit venir en Suède. Depuis, Neville Higgins vit toujours en Scandinavie où, s'il ne fait plus de compétition, il continue à prêter main-forte aux Vincentistes du Nord.

Ma première rencontre avec Neville Higgins fut épistolaire.

Au printemps 1987, lors d'un raid Paris-Granville avec des amis motocyclistes à B.S.A, B.M.W. et Velocette, je fis la désagréable expérience d'un doigt de fourchette tombant dans la boîte à vitesses. Il s'ensuivit la destruction totale d'une partie des pignons et le trajet Dreux-Granville à effectuer sur le seul rapport qui restait (la troisième utilisable jusqu'à 180 mais obligeant à faire cirer l'embrayage jusqu'à 50). En effet, le démontage effectué après mon arrivée à Granville révéla un nombre incalculable de dents manquant sur les pignons et des fourchettes tordues. Par miracle, les axes et les carters avaient tenu bon et je reçus des pièces de remplacement. Mais, au remontage, un nouveau problème apparut : la quatrième refusait de s'engager, ce dont je fis état dans MPH. Quelques jours après la parution de la revue, je recevais de Neville Higgins, le célèbre ingénieur préparateur et pilote de *sprinters* Vincent qui vit en Suède, la lettre suivante, véritable cours de mécanique par télé-enseignement à une époque où Internet n'existait pas encore.

Si vous ne connaissez pas par cœur la boîte Vincent, je vous conseille de lire ce message avec, sous les yeux, la *spare list* (catalogue de pièces détachées), ouverte aux planches M003, M016, M032.

Pour la petite histoire, tout est rentré dans l'ordre avec un autre jeu de pignons G6/G11.

« Le 17 juillet 1987.

Bonjour Jean,

Je viens de lire vos problèmes de boîte de vitesse dans le MPH de juillet qui vient d'arriver. Au cas où vous ne seriez pas encore venu à bout du problème, voici quelques pistes de travail :

Je ne pense pas que votre piston G11 ou votre fourchette de sélection puissent être défectueux. Il faudrait qu'ils le soient dans des proportions véritablement grandes pour empêcher les vitesses de passer.

Tout d'abord, quelques éléments à vérifier.

- 1) La feuille de lierre est-elle montée correctement et non tournée à 180°, ce qui fausserait toute la sélection ?
- 2) Le pignon de renvoi G39 est-il libre ou bien ramené en position de première vitesse par le pignon G54 au moment de l'assemblage ?
- 3) L'axe de la feuille de lierre est-il bien vissé dans le carter moteur ? Dans le cas contraire, il travaillera avec du jeu et détruira le filetage du carter.
- 4) L'assemblage est-il bon en première ? Si le pignon de la feuille de lierre est décalé d'une dent, le passage des vitesses ne pourra se faire correctement.

Ceci vérifié, je pense que votre problème peut être le suivant : À mon avis, quelque chose occasionne un positionnement incorrect de votre pignon G6. Si ce pignon est trop décalé vers l'embrayage, le pignon double G11 ne pourra s'engager correctement sur lui, même si son propre déplacement est correct.

- 1) Est-ce que le pignon G6 est calé contre son épaulement sur l'arbre principal G3 ?
- 2) Est-ce que le carter de boîte G2 est bien en appui sur l'usinage du carter de boîte ?
- 3) Est-ce que le roulement E91 est bien emmanché dans le carter G2 et retenu par l'écrou G45 ?

En cas de faute sur les points 2) et/ou 3), votre transmission primaire ne sera pas alignée.

- 4) Si tout est bon, le pignon en prise constante G6 peut être calé avec des rondelles E/76 (il en existe de plusieurs épaisseurs). ++ Il faut en rajouter jusqu'à ce que le jeu latéral de l'arbre G3 soit compris entre 0,38 et 0,64 millimètres, une fois la quatrième vitesse passée (ce n'est pas critique mais, plus vous réduisez ce jeu, plus l'engagement de la quatrième sera sûr). En montant l'embrayage, vous tirez l'axe sur le roulement E91 et ce jeu latéral est supprimé.

Si tout ceci ne marche pas, vous avez quelque chose de réellement défectueux dans votre moteur... Il vous restera alors à chercher jusqu'à ce que vous ayez trouvé ! »

Je trouve d'autant plus intéressant aujourd'hui de reproduire cette lettre qu'un Vincentiste bien connu d'Île-de-France a été confronté il y a quelques temps à un problème similaire sur sa boîte à vitesses. Il avait alors inventé un outil fort ingénieux : un couvercle de boîte en plexiglas qui lui permettait de voir exactement ce qui se passait dans la boîte lors des passages de vitesses. Je ne me rappelle plus la cause qu'il a décelé, mais je sais que maintenant sa boîte fonctionne à la perfection.

Il y a deux leçons à tirer de tout ceci... non, trois :

- 1) les conseils d'une personne compétente sont tout ce qu'il y a de plus précieux,
- 2) sans les bons outils, on va moins vite et moins loin,
- 3) la notion de « pièce standard » sur une Vincent est à manipuler avec grandes précautions.

Mais, rendons la parole à Neville Higgins :

« Je viens de trouver pour vous une photographie prise à la rencontre de Suède des vétérans de la course sur route en 1985. Elle montre « *The Heap* », c'est-à-dire ma Rapide 1948 originellement modifiée pour les courses d'accélération et les courses de côte. Je l'ai équipée d'un réservoir à grande capacité pour courir dans les courses historiques sur route dans le coin. Par manque de chance, le support de selle a cassé lors des essais et je n'ai pas pu prendre le départ de la course. J'ai, depuis, refait le support, remis tout ça en ordre, appliqué une belle peinture sur le réservoir etc.

Lors d'une séance d'essais à Knutstorp le 11 juillet, mon piège est parti comme une fusée laissant tous les autres s'essouffler dans son sillage, ce qui n'est pas passé inaperçu. J'ai constaté avec plaisir que je pouvais encore piloter après presque vingt ans d'interruption (à part la rencontre de 1985). Prochaine rencontre à Sviestad les 1 et 2 août.

Bonne chance avec votre boîte de vitesses.

Neville Higgins. »

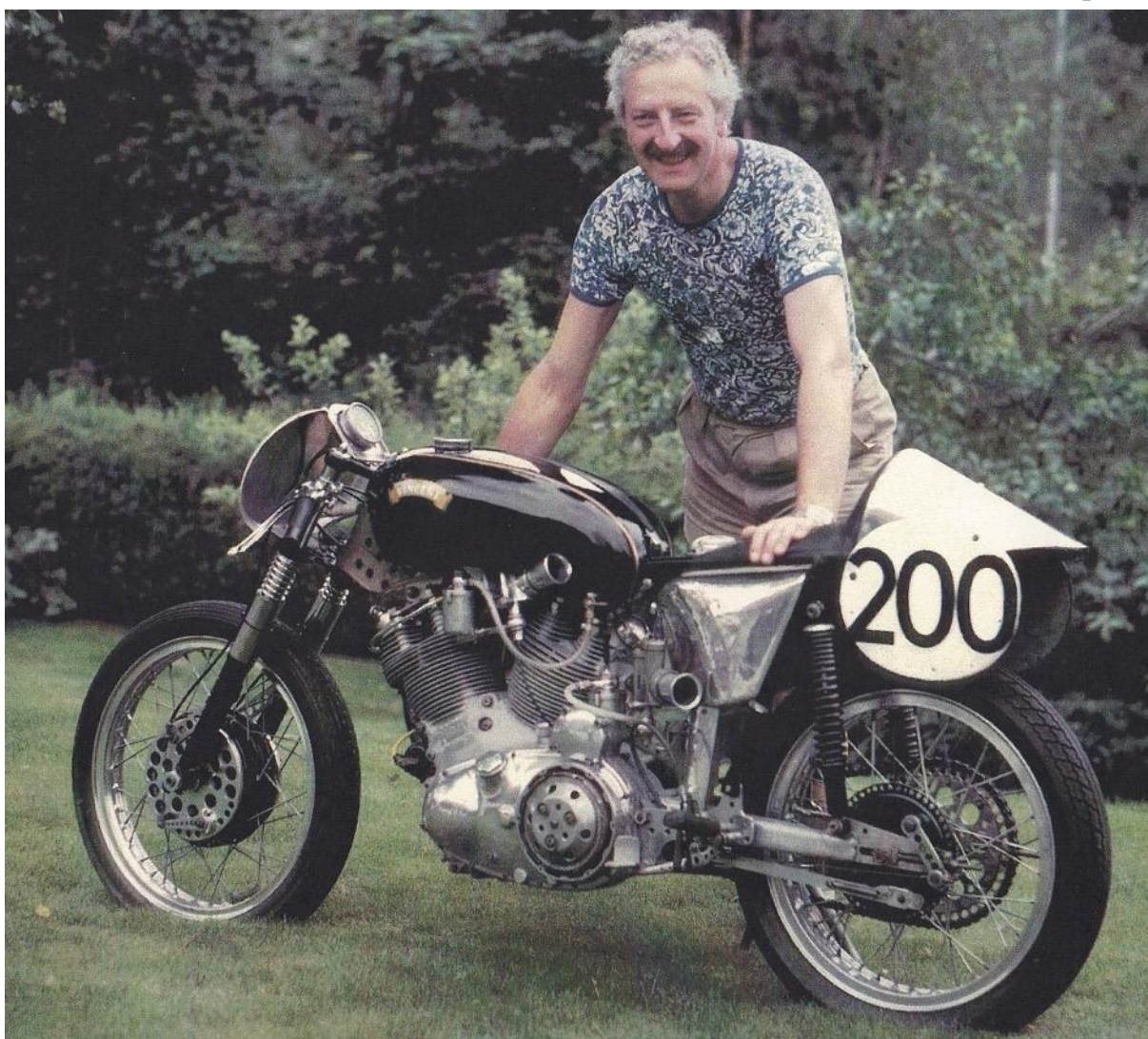


Création de Neville Higgins, « *The Heap* » est une machine de course réalisée sur la base d'une Vincent Rapide de 1948. Elle fut engagée dans des courses d'accélération et des courses de côtes en Angleterre entre 1961 et 1968 puis dans des courses sur route en Suède.



Rien qu'à voir les carburateurs, on sait que ça va être du sérieux !
Notez le réservoir d'huile, la partie cycle originale.

Ci-dessous Neville et sa création, *The Heap*



Moteurs Vincent dans les voitures de course 500 cc

Par Dermot Johnson

Note de Dany : Dermot est un ami depuis 30 ans pour moi et bientôt 50 pour Rachel. Sa famille est établie en Irlande du Nord et c'est une famille extrêmement impliquée dans le monde des voitures anciennes depuis des générations. Cette famille est passionnée par la course automobile y compris sur le continent, où ils viennent avec leur(s) voiture(s) par la route faire la course, puis repartent avec de véritables raretés (Brescia, Salmson 2ACT, Alfa 8C, etc.) donc Dermot sait de quoi il parle.

Ce qui est curieux, c'est que Jean a justement passé un historique dans le n°50 alors que Dermot préparait celui-ci dans le même temps ! Il y a quelques redites par rapport à l'article de Jean, mais je n'ai pas voulu tronçonner le travail de Dermot et cela reste très intéressant.

J'ai aussi laissé 'voiture de course' dans le texte de Dermot pour ce qu'en France on appelle 'Racer 500'.

Dermot : "Après avoir discuté avec Dany et mentionné que ma voiture de course Kieft 500 cc de 1950 avait déjà couru avec un moteur Vincent, Dany m'a demandé si je pouvais écrire quelques détails pour le magazine en ligne du VOF." "

Le début de la course automobile 500 cc

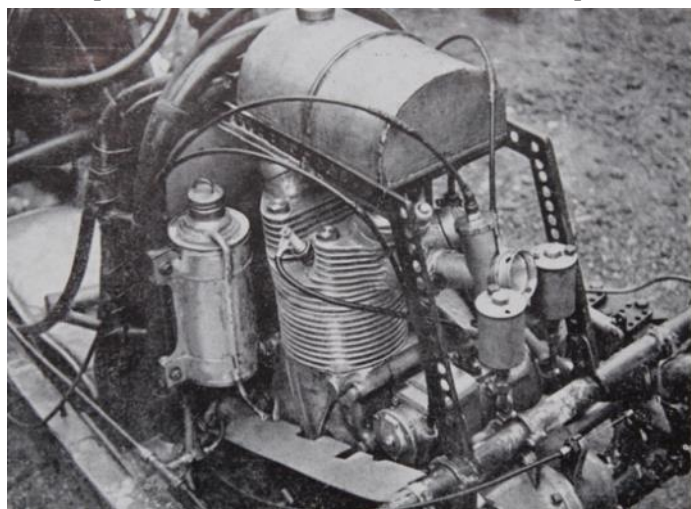
Une classe de voitures de course 500 cc a été développée en Angleterre en 1945, à l'origine dans la région de Bristol. En 1946, elle avait été adoptée comme une formule nationale et des voitures faites maison apparaissaient. En 1947, deux voitures de série étaient disponibles, la première étant la Marwyn et une autre une Cooper. L'intérêt a augmenté et donc le nombre de voitures aussi, et la classe a été adoptée comme Formule 3 internationale pour 1950.

Les voitures ont été produites dans de nombreux autres pays, beaucoup de voitures uniques ont couru avec leurs constructeurs au volant et aussi des voitures de série comme l'Effyh de Suède, la DB de France et JP d'Écosse.

Les règles de la classe étaient assez ouvertes mais en limitant le moteur à 500 cc non suralimenté, la voie a été tracée pour expérimenter divers moteurs de moto, principalement monocylindre. Les premières voitures ont toutes été construites à la maison : Colin Strang a produit la Strang-Vincent HRD (à l'aide d'un moteur Vincent TT), Frank Aikens la Aikens-Triumph, Frank Bacon la FHB-Rudge et John Cooper a produit deux voitures pour lui et son ami Eric Brandon, la Cooper-JAP.

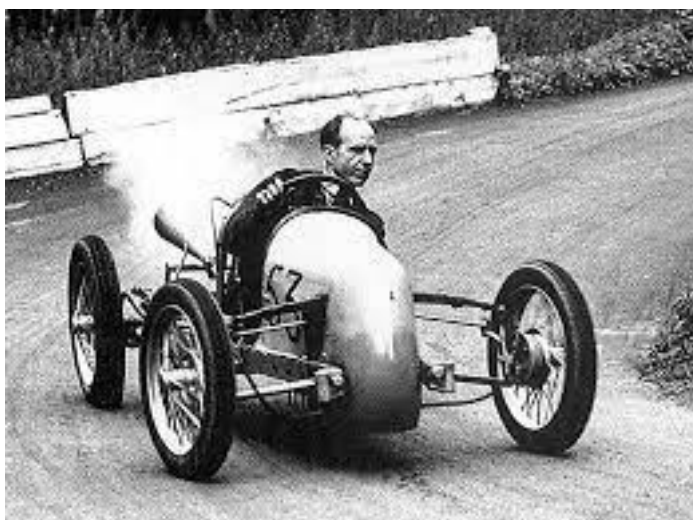
Cooper a bien sûr formé la *Cooper Car Company* et a produit beaucoup plus de voitures de course, remportant une course de Formule 1 en 1958 et le championnat du monde de Formule 1 en 1959.

Bien que la Cooper-JAP était une voiture bien construite et compétitive, c'est l'unique Strang-Vincent qui a dominé la première année de compétition de voitures de course 500 cc. La voiture a fait ses débuts en mai 1946. Non seulement elle a été bien faite, mais elle a également établi ce qui devait être la norme pour les voitures de course 500 cc : suspension indépendante, un moteur de moto derrière le conducteur et l'utilisation d'une boîte de vitesses de moto et d'embrayage. Le moteur était un TT type Vincent HRD qui donnait 45 ch et 6000 tours par minute. Initialement, la classe ne participait qu'à des courses de côte et des sprints, et Colin Strang en a remporté une.



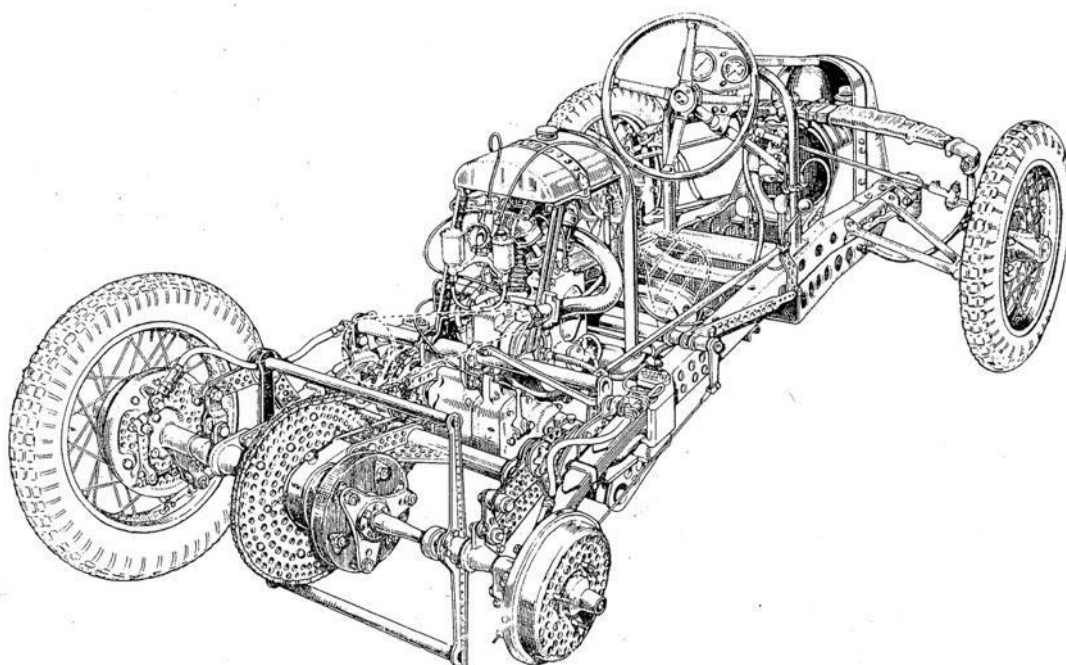
Le 500 Dirt track Vincent, ici à gauche, est constitué d'un bas moteur avant-guerre et d'une culasse d'après-guerre. Noter l'aillettage généreux du "muff" pour un meilleur refroidissement.

**Strang dans son Racer 500.
Notez la fumée et l'absence de casque...**



Le châssis est un Baby Fiat renforcé, avec un avant de Fiat et une partie du train AR de cette même voiture. Le châssis est équipé de freins hydrauliques et était réputé très bon au freinage.

Ci-dessous, un superbe dessin du racer 500 de Strang avec le moteur Vincent Dirt Track



Mais à la fin d'août 1946, lors de la réunion du VSCC de Prescott, Colin Strang a surpris les habitués en remportant non seulement sa classe, mais aussi en obtenant le temps le plus rapide de la journée. Strang a acquis un deuxième moteur Vincent, celui-ci étant un *Dirt Track* qui, bien que moins puissant que son TTR mais avec plus de couple à bas régime, accélérât plus rapidement.



Dans son livre publié en 1950, Gregor Grant mentionne que Strang a reçu la visite des deux Phil, Vincent et Irving.

Tous les deux ont admis que leurs travaux n'avaient jamais permis d'extraire autant de nervosité que Strang avait obtenu du moteur. À partir du milieu de 1947, l'opposition a réussi à prendre le dessus sur la Strang, en utilisant des moteurs Speedway JAP.

Kieft Cars à moteur Vincent

Cyril Kieft était un homme d'affaires gallois. Il a acheté en 1949 une voiture de course Marwyn 500 cc qui était l'une des rares voitures de course de série disponibles à l'époque. Cependant, après l'avoir acheté et inspecté, il a décidé que ses propres usines pourraient faire un meilleur travail.

Le premier Kieft a été achevé en février 1950. La voiture a été construite à Bridgend au Pays de Galles et était équipée d'un moteur JAP. Bien que Cyril Kieft ait participé à une course de côte, il a décidé qu'en tant que père de jeunes enfants, il ne conduirait plus de voitures de course, mais voulait continuer à s'impliquer dans le sport automobile, à travers ses voitures.

Le secrétaire du Club Demi-Litre était Ken Gregory et un soir Cyril Kieft l'a appelé pour lui demander qui pourrait piloter la Kieft dans sa première course de circuit à *Brands Hatch*.

Ken, très enthousiaste lui a offert ses propres services. Cyril a ensuite demandé quel moteur il aimerait installer sur la voiture et Ken a suggéré un Vincent. Dans une interview en 2002, Ken Gregory a admis qu'il n'était pas qualifié pour suggérer quel moteur utiliser dans une voiture, mais a simplement pensé que le Vincent HRD sonnait bien et que ce serait une bonne possibilité de se démarquer face aux autres moteurs disponibles.

Ainsi, la première course de la Kieft devait également être la première course de Ken Gregory lors de la première réunion de course automobile *Brands Hatch* (jusqu'alors, le circuit n'avait été utilisé que pour les motos). Malheureusement, le moteur Vincent n'a pas été jugé aussi compétitif que prévu et un mois plus tard, il a été remplacé par un Norton double arbre.

En août, plusieurs autres Kiefts avaient été construites et s'avéraient fiables, voire très compétitives. Cyril Kieft a décidé que ce serait une bonne publicité pour sa jeune entreprise de voitures de course s'ils pouvaient prendre quelques records de vitesse au niveau international. Il a construit deux voitures spécialement pour cela en utilisant un Norton 350 cc pour les enregistrements de classe I et un Norton 500 cc pour les enregistrements de classe J. Les voitures étaient plus longues que les voitures de course standard et également équipées d'un différentiel.

Ken Gregory, un bon ami de Stirling Moss, était aussi son manager, ils devaient donc conduire les voitures à Montlhéry en octobre 1950. Le troisième pilote était Jack Neill, un voisin de Cyril Kieft qui avait accepté d'acheter l'une des voitures.

Parmi les records établis il y avait une moyenne de 79,6 mph pour 100 miles avec le moteur 350 cc et une moyenne de 91,4 mph pour 100 miles avec le moteur 500 cc.

Après que les records ont été établis, les moteurs Norton ont été conservés par la société Kieft et la voiture de Jack Neill a été équipée d'un Vincent HRD. Je ne peux que supposer que c'était le moteur initialement demandé par Ken Gregory avant d'être échangé contre une Norton dans la voiture d'usine.

John Neill a couru avec la voiture, une réunion typique du Club étant celle du circuit de Castle Combe en octobre 1952 qui a eu 48 inscriptions. 46 de ces voitures avaient des moteurs JAP ou Norton et il y avait un moteur Triumph et un moteur Vincent. Son meilleur résultat avec la voiture a été 2^{ème} au *Lydstep Hillclimb* en 1952.



Incidentement, l'autre voiture du record s'est retrouvée en Allemagne où elle a été équipée d'une carrosserie toute simple et enveloppante et où elle réside toujours.

J'ai acquis la voiture John Neill en 1978 à l'âge de 17 ans. À ce stade, elle avait perdu son moteur d'origine, sa boîte de vitesses, sa carrosserie et même sa suspension avant. La voiture a depuis été reconstruite en utilisant un moteur de speedway JAP 500 cc fonctionnant au méthanol.

**Dermot dans son Keift
prêt à prendre le départ**

Voitures de 500 cm³ avec moteurs Vincent : Records de course

Les premières courses de voitures 500 cc ont eu lieu en 1947. Il n'y a eu que deux courses cette année-là et Colin Strang était le seul concurrent de Vincent à *Gransden Lodge* où il a terminé troisième des 7 participants, derrière Eric Brandon, dans la Cooper JAP et le commandant d'escadre (ndlr : de la RAF) Aikins, dans son Aikins Triumph.

1948 : Il y a eu quatre courses cette année. La Strang était la seule voiture motorisée de Vincent et Colin Strang n'a participé qu'à une de ces courses. C'était la course RAC 500 cc à *Silverstone* qui a attiré 34 participants. Les moteurs utilisés comprenaient Rudge, Norton, Scott, Douglas, BSA et les JAP qui étaient les plus populaires. Strang s'est qualifié 5^{ème} sur la grille mais a abandonné après seulement deux tours avec des problèmes de moteur.

1949 : La classe continue de croître avec 12 courses en Angleterre et 7 autres en Europe. La Suède a organisé deux courses et il y en a eu au Danemark, en Finlande, en Norvège, aux Pays-Bas et en Belgique. Strang a participé à une seule course, terminant 13^{ème} sur 26 inscrits à *Silverstone*. Une autre voiture à moteur Vincent est apparue à Blandford, l'ancienne Marwyn de Dennis Flather, mais a dû se retirer en raison de problèmes de moteur. Dennis Flather utilisait un moteur Vincent Grey Flash.

1950 : La classe est adoptée par la FIA alors que la classe internationale de Formule 3 et que les pays européens organisent des courses, dont la France, l'Espagne, l'Allemagne et Monaco, où il y a une course de soutien de Formule 3 pour le Grand Prix. D'autres pilotes ont commencé à utiliser les moteurs Vincent dont E. Martin qui a terminé 3^{ème} à Ludgate en avril dans sa Cooper-Vincent sur 14 inscrits.

SEPTEMBER
HILL-CLIMB
SUCCESSES



PRESCOTT
SHELSLEY
LYDSTEP



Dural Channel Chassis
Kieft patented four-wheel independent suspension
After Wheel Hub
Lightweight Detachable Rims
Lockheed Hydraulic Brakes
Metric Steering Gear
4-Speed Motor Cycle Gearbox
J.A.P. Engines
Aluminium Body painted to customers' colour

1,100 c.c. Single-seater 7 ft. 6 in. wheel base £799
500 c.c. Single-seater 7 ft. wheel base £580
Ditto, less engine £495
Ditto less engine and gearbox £480

Special closed season offer £90 down

A limited number of chassis kits offered which enable the constructor to assemble a complete chassis with an ordinary kit of car tools. All components fully machined and drilled. Drawings and instructions can be followed easily by schoolboy.

"A" Main chassis and Suspension frame and G.A. Drawings. £90

"B" Ten sets of components including Wishbone, Brake Pedal, Steering, Front and Rear axle assemblies, etc., wheels, rims, tyres and tubes at £21 per set

or "C" Complete chassis outfit in one purchase £290

EXTRAS IF REQUIRED

J.A.P. 500 c.c. engine and Albion gearbox with all mounting plates can be supplied with chains and adjusters ready to fit chassis. £105

Single-seater body complete with seat and 5-gallon fuel tank. £55

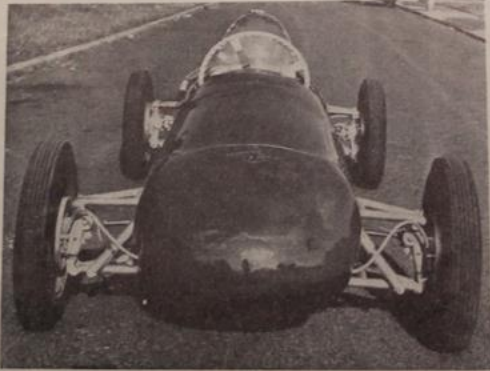
ALL PRICES
ARE EX-WORKS

★

ALL ORDERS
TAKEN
IN ROTATION

★

TWO-SEATER
SPORTS BODIES
CAN ALSO FIT
THIS CHASSIS



Call at our Works

★

Photos and full spec.
forwarded against
3/6 postal order

KIEFT
Car Construction
Co. Ltd.
BRIDGEND
SOUTH WALES

Eric Winterbottom a rejoint Ken Gregory dans sa Kieft à moteur Vincent lors du premier meeting de voitures à *Brands Hatch* en mai. Aucune des deux voitures n'a atteint la finale. La plus grande course de l'année a été la course de soutien pour le Grand Prix de Grande-Bretagne avec 60 participants. Cinq voitures utilisaient des moteurs Vincent. Le Strang était conduit par Gil Baird qui avait acheté la voiture. Colin Strang a rejoint Lord Strathcarron dans un Kieft et Joe Potts et Eric Winterbottom étaient en Cooper-Vincent. Avec la finale, il y avait deux manches et c'était seulement Joe Potts, des voitures avec un moteur Vincent, qui a pu se classer. La course a été à la fois rapide et serrée avec Aikins dans son Iota propulsé par Triumph, juste en train de battre Stirling Moss dans son Cooper JAP.

Le Trophée International de *Goodwood* a attiré quatre Vincent, Lord Strathcarron Kieft, Eric Winterbottom Cooper, Gil Baird Strang et Dennis Flather Marwyn. Les deux autres Kieft usine utilisaient des moteurs Norton et JAP. Le Cooper d'Eric Winterbottom a été le meilleur des moteurs de Vincent, terminant 5^{ème} de sa manche et 7^{ème} de la finale.

Eric Winterbottom a été le seul pilote motorisé de Vincent au *meeting Brands Hatch* de juillet, réussissant à remporter sa manche et à se classer 3^{ème} de la finale du championnat junior, couru sous la pluie. Il a couru à nouveau avec la voiture plus tard dans le mois à Ostende terminant 5^{ème} dans sa manche, mais n'accède pas à la finale. Il a terminé 13^{ème} au meeting de *Silverstone* en août mais, lors de sa prochaine course à *Brands Hatch* en septembre, il avait échangé le moteur Vincent contre un JAP 1951.

Seulement deux voitures à moteur Vincent sont apparues tout au long de l'année, mais ni l'une ni l'autre ne devaient finir dans les résultats. Spike Rhiando, un coureur américain, est apparu dans la *Flathers Steel Special*, probablement en utilisant le moteur précédemment utilisé dans Marwyn de Dennis Flather.



Plutôt rare, voici une BMW Monopoletta, plus que restaurée

John Neil était dans son record Kieft, le moteur venant probablement des voitures de l'usine Kieft qui utilisaient maintenant des moteurs Norton et JAP. Sa voiture était la seule voiture à moteur de Vincent dans les 71 participants au *meeting August Brands Hatch*. Cela comprenait également un couple de DB Panhard qui avaient voyagé de France et une BMW Monopoletta d'Allemagne.



**Racer 500 DB
Moteur Panhard**

1952 et après : Bien qu'il y ait encore des apparitions occasionnelles de moteurs Vincent, la plupart des gens utilisaient des moteurs JAP et, s'ils pouvaient se le permettre, des moteurs Norton double ACT. Initialement, Norton ne vendait pas les moteurs séparément pour une utilisation dans les courses automobiles.

Certains coureurs riches ont acheté des motos Norton Grand Prix, entières, juste pour obtenir un moteur. En effet, Cyril Kieft, en 1951, est allé jusqu'à acheter trois boutiques de motos dans le sud du Pays de Galles juste pour essayer d'obtenir des moteurs Norton de l'usine, mais même cela a été sans effet !

En 1954, les moteurs Norton étaient si dominants que les courses se déroulaient lors d'une réunion réservée aux voitures à moteur JAP.

La Strang a fait une apparition en 1953 et un couple de JP motorisés par Vincent (une voiture de 500 construite en Écosse) a participé à la première réunion internationale tenue en Écosse, à Charterhall en octobre 1952. Là, les six premières voitures avaient des moteurs Norton, le sixième pilote étant Ken Tyrell dont les propres voitures ont remporté le championnat de Formule 1.

Avec la Strang, un moteur Vincent avait dominé la première année de la compétition 500 cc bien que toutes les épreuves étaient des sprints et courses de côte. Cependant, le moteur n'a finalement pas fait le poids face aux moteurs de course spécialement conçus de JAP, puis au double arbre Norton qui a dominé la formule jusqu'à sa disparition, en tant que formule internationale, à la fin de 1959. Beaucoup d'autres moteurs ont été essayés, y compris les moteurs de voitures telles que Simca, Fiat et MG ainsi que divers autres moteurs de motos. Ce n'était pas seulement le Vincent qui ne pouvait pas suivre les moteurs de course spécialement conçus de JAP et Norton.

Courses historiques de voitures de course 500 cc

La *500 Owners' Association* a été fondée en 1968 pour préserver ces voitures. Au début, elles participaient à des courses de côte et de sprints et, dans les années 1980, à des courses sur circuit. La classe a été invitée à la reprise de *Goodwood* en 1999 et à partir de ce moment-là, il y a eu une augmentation de l'intérêt et donc de plus en plus de voitures de course. L'une d'entre elles était une Cooper MK 10 qui, lors de la course de relance *Goodwood* 1999, a fait exploser son moteur Norton. Comme les propriétaires étaient des spécialistes de Vincent, ils l'ont remplacé par un Vincent Comet bien réglé. Pilotée par James Culver, cette voiture a remporté le championnat du circuit historique 500 OA chaque année de 2003 à 2006.

Il y avait aussi une autre voiture moteur Vincent réussie en compétition. C'était Kerry Horan dans le *Trenbeth Vincent* (avec un moteur Comet aux spécifications de Grey Flash). Kerry a ramené la voiture d'Australie. Elle a été construite en 1951 par Murray Trenbeth qui a installé un Black Lightning, acheté par le concessionnaire Vincent australien directement à l'usine. Il a eu beaucoup de succès dans la voiture, remportant le championnat australien de côte, détenant le record absolu du circuit de Port Wakefield en Australie du Sud et terminant même 5^{ème} au classement général du Grand Prix d'Australie en 1955. Selon l'événement auquel il participait, un moteur Vincent 500 cc a également été utilisé. Peut-être que les machines avec le moteur 500 ont abandonné trop tôt le moteur Vincent.

Bibliographie

500 cc Racing, Gregor Grant, 1950

Specials, John Bolster, 1949

Bodywork Optional but Desirable, Colin Rawlinson, 2010

Formula 1 Register Fact Book (Formula 3 1947-1952), Sheldon/Rabagliati, 1990

Formula 1 Register Fact Book (Formula 3 1953-1955), Sheldon/Rabagliati, 1990

Kieft Racing Cars - The Bridgend Story 1949-1952, Peter Tutthill, 2003

IOTA 1947-1953 edited highlights of F3 500 c.c., John Ward, 1980

Cyril Kieft and his Racing Cars 1949-1955, Des Hammill & Brian Jenkins, 2005

PS de Dermot : il y a un autre article qui raconte l'utilisation des V-twins dans les voitures de course, particulièrement en Australie, Nouvelle-Zélande où ils ont été très performants et aussi ici au Royaume-Uni et aux USA.

Comet - Petite astuce pour boîte Burman

Par Jean-Michel Rioux

Comme je vous l'ai exposé dans le LGE-46, lors de ma participation à la FMA (France à Motos Anciennes), j'ai découvert l'exploitation intensive de ma Comet... Et donc bien sûr aussi de sa boîte Burman.

Soyons clairs, les premiers temps, ce ne fût pas pour moi la partie la plus simple.

Et les récriminations bruyantes de la malheureuse boîte étaient autant de blessures à l'amour propre d'un motocycliste en herbe qui pensait pourtant savoir passer une vitesse.

Mais la bonne fée *Gearbox* veillait et mit donc sur mon chemin Jean-Louis Chauvet, ancien Président du GAVAP et propriétaire de la deuxième Comet participant à la FMA.

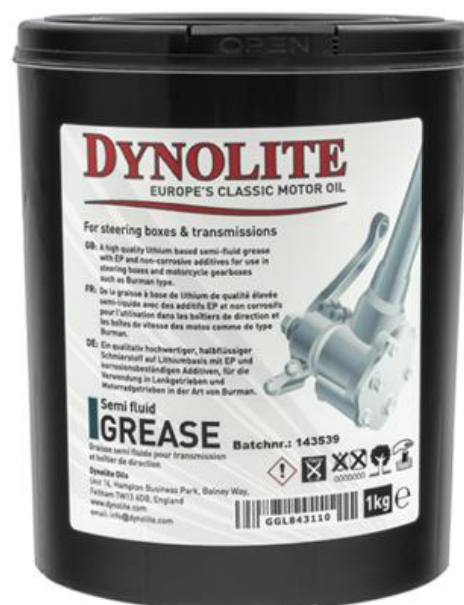
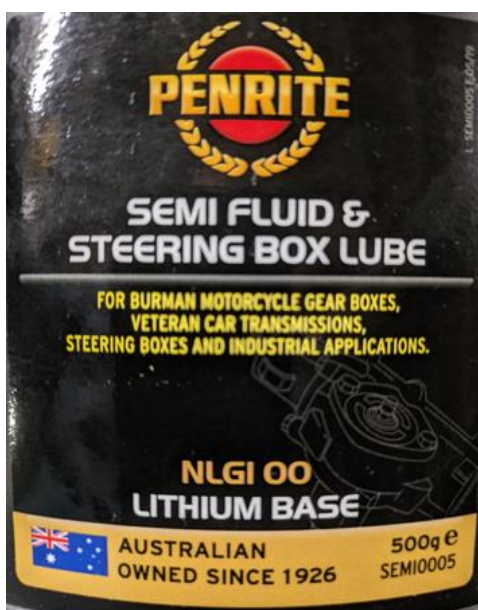
Avec sa gentillesse coutumière, il me prodigua quelques conseils avisés quant aux conditions optimales de passage des rapports pour ne plus faire couiner l'engin.

Il me fit également part d'une astuce qui s'avéra fort utile. Je la livre donc à mon tour aux propriétaires de Comet, en en laissant bien sûr toute la paternité à Jean-Louis.

En premier, il convient de se munir d'un pinceau de type brosse plate, manche long, taille n°10 ou 12. Dans un second temps, rappelons-nous que les boîtes Burman utilisent de l'huile épaisse ou plutôt de la graisse semi fluide. La référence était la **GARGOYLE MOBILGREASE N°2**, maintenant introuvable sauf sur eBay ou lors de ventes aux enchères, à un prix proche de la Romanée-Conti.



Mais on trouve aujourd'hui des produits proches, graisses semi fluides spécifiques pour boîte Burman, type « **Penrite** » ou « **Dynolite** » :

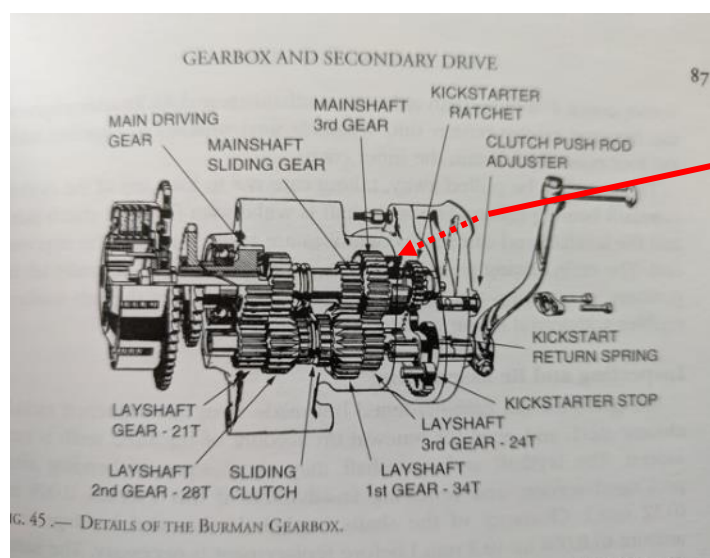


Personnellement, j'ai trouvé la Penrite chez **S.N.G. Barrat FR** (Charnay-lès-Mâcon) pour un peu plus de 30 € TTC les 500 g.

Voici ce qu'écrit Didier Mahistre sur le site Moto Styl'son, concernant le graissage des boîtes Burman :

« Les boîtes Burman utilisent de l'huile épaisse ou graisse semi fluide. Inutile de chercher de la GARGOYLE MOBILGREASE N°2 dans les rayons de nos équipementiers actuels. L'absence de joints à lèvres ou torique empêche l'utilisation d'huile fluide et la place pour éventuellement loger des joints fait défaut. Au mieux, des roulements étanches vont minimiser les fuites. De toute manière, l'huile s'échapperait par l'arbre primaire, la tige d'embrayage... Le mélange huile/graisse est à éviter, l'huile finissant sur la route et la graisse collée au carter. J'utilise de la graisse semi fluide Dynolite Transoil, spécifiquement conçue pour les boîtes "graissées". Burman conseille 2 ou 3 "ounces" de Gargoyle, ce qui représente 60 à 100 grammes ou encore (plus simple !) environ 1/3 du volume de boîte. Burman conseille de refaire le plein de la boîte tous les 1500 miles (environ 2500 km), étant donné l'étanchéité relative de ce matériel, c'est un paramètre à surveiller. À noter, ces boîtes n'ont pas toujours de bouchon de vidange, mais la trappe supérieure permet "d'évaluer" le niveau de lubrifiant.

L'astuce de Jean-Louis consiste donc à aller déposer de façon ponctuelle (environ tous les 1500 km ou dès que le besoin s'en fait sentir) un peu de graisse directement sur les pignons accessibles depuis l'ouverture du carter (pignons de 3^{ème}) :



Bien sûr, on n'a pas accès à toute la boîte, mais ce simple dépôt offre ensuite un confort au sélecteur et sur les premiers rapports. Il n'est pas nécessaire d'en mettre beaucoup, 2 ou 3 « pinceaux » et la graisse se répartit ensuite sur les autres pignons.

Bien sûr, cette petite astuce n'exonère pas des précautions d'usage pour la bonne exploitation d'une boîte Burman (passage des premiers rapports assez rapidement, sans tirer sur la vitesse, au bon régime) mais, j'en témoigne, elle en facilite l'utilisation et participe également à la préserver.

Un commentaire de Jean-Louis : « La limite du système : rouler dans des pays avec plus de 40°C au soleil. La graisse se transforme en huile... Et il faut ouvrir. Ce fût le cas lors d'une visite aux châteaux Cathares il y a quelques années... lors de la FMA ! »

Notes de Dany :

1- Il existe aussi une graisse que j'avais spécialement développée pour ces boîtes chez Restom et qui existe toujours : la Restom® Geloil 5095. Cette graisse a été conçue pour ne pas trop se liquéfier à chaud.

2- Enfin, pas mal de bricolage, certains ont passé leur boîte Burman en boîte à huile. J'ai essayé et ma conclusion est qu'on ne gagne pas grand-chose en douceur de fonctionnement et cela reste difficile à rendre étanche. Je suis revenu à la graisse semi-fluide.

1934 Vincent HRD – Cross 500 cm³

Le moteur à soupapes rotatives

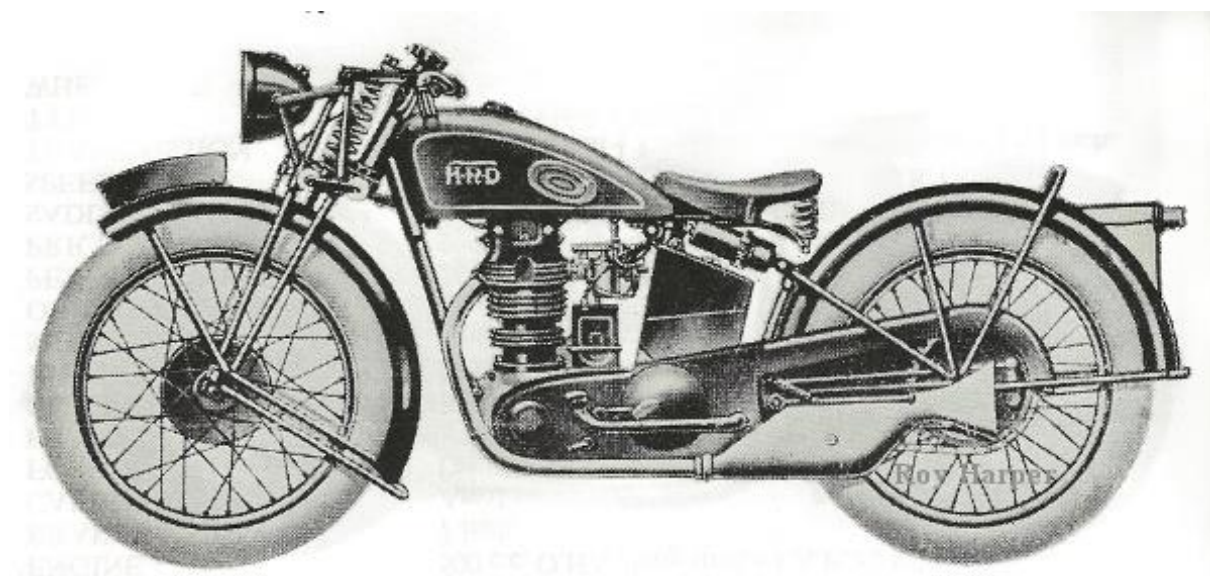
Traduction et mise en page par Lord Dominique

Voici un article qui reprend pour l'essentiel un article paru dans MPH d'avril 2023 la rubrique « rareté » (*Rarity*) et écrit par Peter Green, il sera complété plus tard par les remarques faites dans le MPH de Mars 2023 par Cyril James.

Il est agrémenté de certaines recherches dont les sources sont à mettre au crédit de Sergio Scalerandi et de mes très modestes contributions. Il est vrai que c'est une rareté.

Une caractéristique standard de la plupart des moteurs 4 temps au cours des décennies a été le système à soupapes ouvertes grâce à des cames et fermées par ressorts. Bien que ce système ait été testé et éprouvé, il présente des inconvénients. Par exemple, des soupapes cassées qui endommagent le piston, des ressorts brisés, "flottement" de la soupape qui arrive lorsque le moteur tourne si vite que le ressort n'a pas fermé la soupape avant que la came ne l'ouvre à nouveau.

J'ai souffert de cela (c'est Peter Green qui écrit) sur mon modèle DP, lien vidéo sous-titrée en Français pour le modèle P : <https://youtu.be/MCQBm4QaNP8?t=270>



HRD model DP (Scandinavian Vincent Club)

Vous êtes là, couché sur le réservoir, la poignée de gaz grande ouverte et vous entendez le moteur s'aplatir en quelque sorte et vous savez que vous ne pouvez pas aller plus vite. Plusieurs dessinateurs ont "planché" pour éliminer ce problème, certains en fermant les soupapes mécaniquement au lieu d'employer des ressorts, d'autres ont essayé les soupapes à manchons, et d'autres les soupapes rotatives... Voici les soupapes à manchons (j'avoue ne pas connaître et n'en n'avoir jamais rencontrées...).

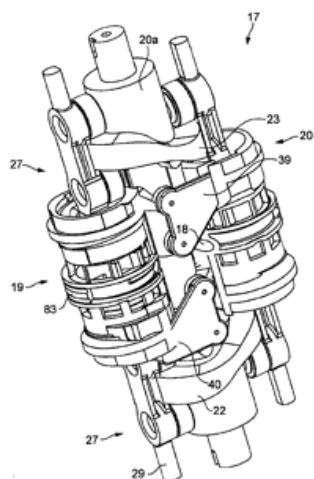


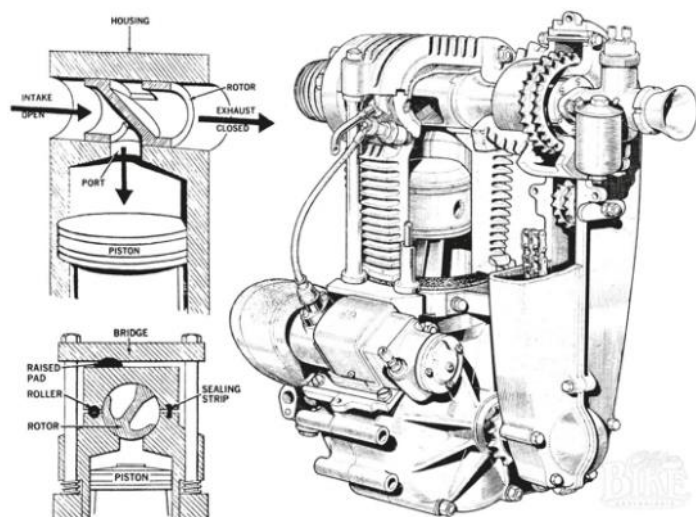
FIG. 8

Parmi les expérimentateurs de la soupape rotative se trouvait Roland Cross de Bath. Il travailla sur ce système de 1920 à 1945, prenant son premier brevet en 1922.

Un autre ingénieur fut M. Aspin qui s'est surtout attaché aux Norton et aux Velocette, alors que les premiers prototypes construits par Roland Cross étaient basés sur les Rudge, JAP et BSA. Il dessina aussi un twin à soupape rotatives pour les trois-roues Morgan, bien que je n'aie jamais su si cela avait été effectivement réalisé (P. Green)

Comme le cadre utilisé pour les Vincent série A était initialement prévu pour recevoir des moteurs Rudge (Python) et JAP, il était parfait pour essayer d'y adapter le Cross-Rudge. Donc en août 1934 une paire de ceux-ci équipèrent les cadres Vincent model P ; que cela ait été fait ou non à l'usine Vincent...

Je sais que non, mais Cross semble avoir eu un arrangement avec Vincent pour développer ses machines de course.



Roland C. Cross a engagé 2 motos de ce modèle pour le Senior TT à l'Île de Man en 1935, tentative qui a échoué lamentablement. L'une s'est retirée après des problèmes rencontrés lors des essais. La machine était un Vincent HRD modèle P qui utilisait le moteur Rudge d'origine, équipé d'un cylindre à soupape rotative Cross fonctionnant avec un taux de compression de 10,5:1. Une des machines fut trop lente pour se qualifier et la seconde machine eût cependant des problèmes de

segments qui cassaient en raison de la vitesse de rotation élevée. Le manque de vitesse était étrange car le moteur aurait dû au moins dépasser 7 400 tr/mn et rouler à 145 km/h et ces machines étaient réputées pouvoir approcher facilement les 160 km/h. Le problème des segments de pistons fut résolu par Cross qui fabriqua ses propres segments et les mit en production.



Roland Cross (à droite) et son pilote d'essai en chef Frank Milsom (à gauche)

En 1937, le magazine "Motor Cycling" testa cette moto, le prototype GL 1722 et ne trouva aucun point à critiquer, hormis le fait que le collecteur d'échappement était très proche de la jambe gauche du pilote. L'auteur commente également qu'il était facile de démarrer et que le moteur avait une souplesse similaire à celle d'un moteur à soupapes latérales, mais avec une accélération et une vitesse maximale comparables à celles d'un 500 OHV hautement réglé. Une vitesse de 87 mph (140 km/h) a été atteinte en seulement 28,5 secondes. De bons résultats sur les distances de freinage étaient dus au célèbre système à quatre freins de Vincent. La vitesse de croisière était de 120 km/h à 6000 tr/min.

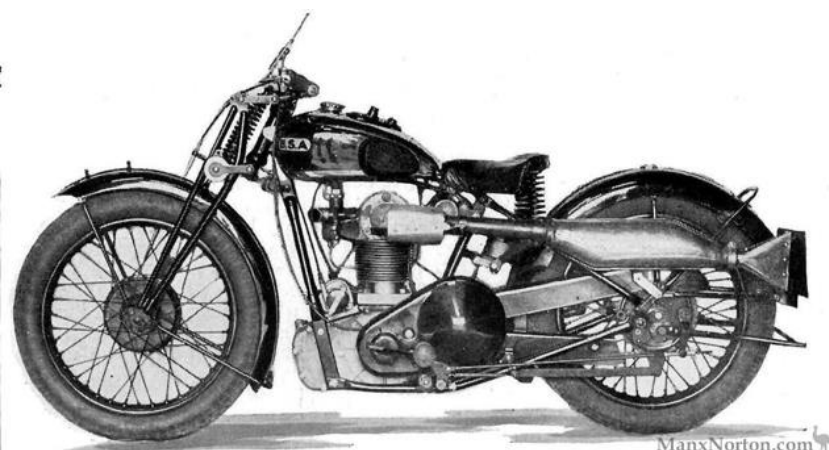
Le prototype (GL 1722) est conservé au *Cross Museum* de Bath et plusieurs moteurs Cross sont exposés au musée de Sammy Miller.

Quelques moteurs furent construits pour des clients pour équiper leur Rudge ou Royal Enfield, mais je peux imaginer que le coût final ait été trop important pour l'intégrer dans une production généralisée.

Cross Manufacturing Ltd (1938) existe à Midford, près de Bath dans le Somerset et s'est spécialisée dans les bagues d'étanchéité métalliques pour les moteurs d'aviation, turbines à gaz et à vapeur etc. Parmi ses clients il y a *BAE Systems* et *Rolls-Royce* et les composants Cross ont été utilisés sur le Concorde, l'Airbus A-320 et des sous-marins.

La *Cross HRD GL 1722* existe aussi toujours (en 2018) et est probablement en exposition dans leur musée à l'usine. Elle est (ou était) conduite occasionnellement à des rallyes et montrée lors d'expositions.

Ci-contre : la BSA Cross à soupapes rotatives



Description du système :

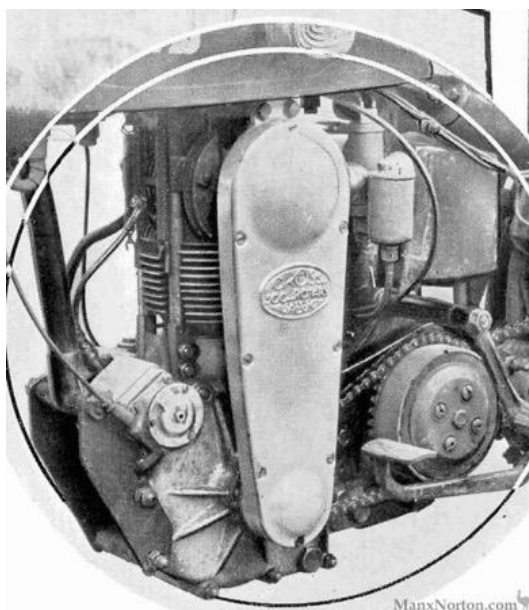
Roland C. Cross a développé un système révolutionnaire de soupape rotative transversale qui contrôlait simultanément l'admission et l'échappement et avait la forme d'un tube cylindrique. À l'intérieur de ce tube se trouvait une cloison ou une paroi de séparation qui séparait l'admission de l'échappement. Deux fenêtres latérales sur la soupape permettaient de relier l'admission et l'échappement à la chambre de combustion, tandis que les extrémités de la soupape étaient reliées au carburateur et au pot d'échappement. Le système éliminait le mouvement alternatif d'un système de soupapes conventionnel (soupapes, tiges de poussée et culbuteurs) et permettait théoriquement des performances plus élevées car la compression et le régime étaient plus élevés que dans les moteurs à soupapes à clapet conventionnels.

Les plus gros problèmes étaient la lubrification et l'étanchéité de la vanne rotative - la bougie d'allumage souffrait d'être aspergée par l'huile pulvérisée - jusqu'en 1934, lorsque Cross redessina le boîtier de la vanne en utilisant deux pièces en forme de pont maintenues en position au moyen d'un mécanisme d'auto-ajustement.

Le rêve prit fin en 1935 car, comme les prototypes de compétition Aspin, les prototypes HRD échouèrent lamentablement au TT de l'Île de Man. Une moto s'est avérée trop lente pour se qualifier, tandis que l'autre a abandonné après deux tours avec des "problèmes de bougies d'allumage" qui pourraient bien être dus aux problèmes mentionnés ci-dessus.

Cross a développé un procédé de fabrication de segments de piston hautes performances à partir de fil pour son moteur à soupapes rotatives ; l'entreprise qu'il a fondée pour commercialiser les bagues existe toujours.

Dans les années 1950, Laurie Bond (créateur du trois-roues Bond) propose à Norton un système de valves fortement inspiré du système Cross. L'ingénieur de projet, Joe Craig, a passé deux ans et demi à développer une culasse de compétition pour la Manx Norton de 1960. Avec des problèmes d'étanchéité et d'usure, ce moteur ne s'est pas avéré plus puissant que le modèle conventionnel à soupapes à clapet ; aucun financement supplémentaire pour la recherche et le développement n'était disponible et le projet a été abandonné.



Moteur Cross Rudge Python (voir dessin ci-dessus)



Soupape rotative avec encadré de Roland Cross

Identification des machines

Par Dany

Vous souhaitez avoir plus d'infos sur votre moto ? Date de sortie, *Works Sheet* (fiche de sortie usine avec parfois demandes spéciales du client comme la couleur ou des accessoires), premier propriétaire, la fiche d'essais routiers, voire plus.

Rappelons que toutes ces infos sont disponibles au club VOC (International - pas au VO CF) et c'est extrêmement fiable.

Parfois même on peut avoir toute la série des propriétaires si ceux-ci ont communiqué en leur temps au "*Machine Registrar*" les changements de propriétaires, etc.

Parfois aussi, on s'aperçoit qu'une machine n'est pas *Matching Numbers** car au cours de vie une partie de la machine a été remplacée par une autre ou d'une autre moto et parfois aussi les numéros refrappés pour faire "comme si". À l'époque, on ne se posait pas ce genre de questions !

Mais les poinçons de l'usine avaient une police particulière, Simon vérifie ce point et, en cas de doute, compare avec les numéros proches dont il a les photos.

C'est un point important en cas de revente car on peut penser avoir une moto *Matching Numbers* et s'apercevoir que ce n'est pas le cas.

J'ai donc questionné Simon Dinsdale, le "*Machine Registrar*" pour connaître les coûts et modalités.

Simon : « *En cas de simple vérification de la concordance des numéros moteur et cadre. Il n'y a aucun frais.*

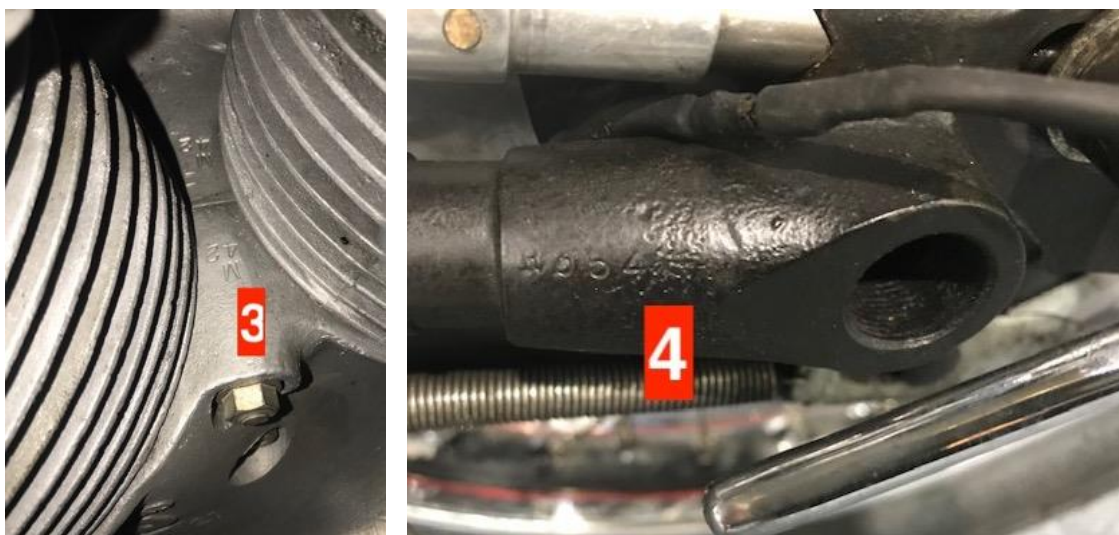
Si le propriétaire demande une copie des documents Vincent d'origine, le coût est de £25, mais c'est strictement réservé aux membres du VOC (International).

Chaque demande doit émaner du propriétaire de la machine et il faut toujours m'envoyer des photographies claires et de bonne qualité de tous les numéros frappés sur la moto ».

Soit :

- numéro moteur (sur carter à la base du cylindre avant) – **Photo 1**
- numéro du RFM (vertical sur colonne de direction, un peu à gauche) – **Photo 2**





- *Mating Numbers* (derrière le cylindre arrière – 2 numéros qui permettent de vérifier que les carters sont bien appariés et donc originaux) – **Photo 3**

- numéro RFM (sur bras oscillant arrière près de l'axe de roue Ar. Gauche) – **Photo 4**

Ici sur cet exemple on voit clairement que la police de frappe n'est pas la bonne si l'on compare aux photos 1 & 2.

Pus d'information sur :

https://www.voc.uk.com/content.aspx?page_id=22&club_id=931962&module_id=464836

Adresse électronique de Simon pour toute demande à ce sujet (écrire en anglais) : registrar998@voc.co.uk

*La concordance de ces numéros si elle est bonne et conforme aux documents de l'usine attribue à la machine la qualité de *Matching Numbers*.

Si ce n'est pas le cas, par exemple une colonne de direction (UFM) remplacée par une de Comet – même si elle est absolument strictement identique à celle des 1000 – ne permet pas d'obtenir ce graal (pour certains).

Idem si les carters moteurs ont été remplacés par ceux d'une machine strictement identique (ex. moteur de Rapide C remplacé par un autre moteur de Rapide Serie C même parfaitement identifié avec la bonne frappe mais un numéro non concordant avec le reste de la machine).

En revanche, le vilebrequin pourrait être remplacé car non frappé et si les carters d'origine sont conservés, la machine reste *Matching Numbers* dans ce dernier cas (si le reste des pièces frappées est conforme, bien sûr !).

De même si la police de frappe est différente, c'est pareil.

En France, mis à part certains spéculateurs, on accorde généralement peu d'importance au *Matching Numbers*, mais attention pas toujours... Et en Angleterre c'est extrêmement important et la valeur de la moto perd facilement 30% voire plus, même si cela peut paraître parfois difficile à comprendre.

Cela explique aussi pourquoi certaines machines sont moins chères que d'autres, surtout au Royaume-Uni.

Enfin, voici la liste des motos importées par Garreau, déjà publiée dans un Loup Garreau papier.

Soit un total de 67 machines (13 Rapide B, 1 Black Shadow B, 23 Rapide C, 27 Black Shadow C, 3 Grey Flash).

GARREAU, PARIS									
ETTYPE	VA	ENG #	C/CASE	FR	FRA #	VAR	DESPATCHED		
F10AB	1	6		R	2004	F	10/03/46	F10AB 1	6299 RC 8199 03/09/51
F10AB	1	85		R	2084		05/05/47	F10AB 1B	6333 RC 8233 B 03/09/51
F10AB	1	154		R	2107		07/03/47	F10AB 1B	6888 QQ33 RC 8788 B 05/28/51
F10AB	1	120		R	2119		06/02/47	F10AB 1B	6909 QQ15 RC 8809 B/A 05/28/51
F10AB	1	168 (A14)		R	2167		07/30/47	F10AB 1B	6913 QQ16 RC 8813 B/A 05/28/51
F10AB	1	172 (B68)		R	2171		07/30/47	F10AB 1	6917 QQ41 RC 8817 05/28/51
F10AB	1	365		R	2364		12/30/47	F10AB 1B	7521 TT87 RC 9421 B/E 09/10/51
F10AB	1	453		R	2452		02/06/48	F10AB 1	7522 TT77 RC 9422 E 09/10/51
F10AB	1	477		R	2476		02/06/48	F10AB 1	7523 TT73 RC 9423 E 09/10/51
F10AB	1	490		R	2489		02/06/48	F10AB 1	7524 TT83 RC 9424 E 09/10/51
F10AB	1	491		R	2490		02/06/48	F10AB 1B	7528 TT85 RC 9428 B/E 09/10/51
F10AB	1	508		R	2507		03/04/48	F10AB 1B	7529 TT67 RC 9429 B/E 09/10/51
F10AB	1B	799		R	2789	B	06/04/48	F10AB 1B	7810 VV44 RC 9710 B/C 11/01/51
F10AB	1	823		R	2813		06/24/48	F10AB 1B	8025 WW64 RC 9925 B/C 02/06/52
F10AB	1B	2287 (V83)		RC	4187		06/08/49	F10AB 1	8234 YY22 RC 10134 C 02/06/52
F10AB	1	2959		RC	4859		10/19/49	F10AB 1B	8318 YY95 RC 10218 B/C 02/06/52
F10AB	1	2960		RC	4860		10/19/49	F10AB 1	8626 A97A RC 10526 C 02/25/52
F10AB	1	2972		RC	4872		10/25/49	F10AB 1	8631 B17B RC 10531 C 02/25/52
F10AB	1B	2975		RC	4875	B	10/25/49	F10AB 1B	8690 B43B RC 10590 B 02/25/52
F10AB	1B	2976		RC	4876	B	10/20/49	F10AB 1B	8692 B63B RC 10592 B 02/25/52
F10AB	1	2977		RC	4877		10/25/49	F10AB 1B	8694 B68B RC 10594 B 02/25/52
F10AB	1	3042		RC	4942		06/28/50	F10AB 1B	8953 D21D RC 10853 B/C 06/11/52
F5AB	2B	3712		RC/1A	5612		06/23/50	F10AB 1	9151 E26E RC 11051 C 05/09/52
F5AB	2B	3865		RC/1A	5765		05/24/50	F10AB 1B	9203 RC 11103 B 05/12/52
F5AB	2B	3986		RC/1A	5886			F10AB 1B	9206 E63E RC 11106 B/C 05/13/52
F10AB	1B	4216		RC	6116	B	06/28/50	F10AB 1	9360 E65E RC 11260 C 06/11/52
F10AB	1B	4878		RC	6778	B	09/20/50	F10AB 1	9531 F85F RC 11431 B 12/23/52
F10AB	1	4909 (N3)		RC	6809		09/20/50	F10AB 1	9536 F96F RC 11436 B 12/23/52
F10AB	1	4910		RC	6810		09/20/50	F10AB 1	9653 G36G RC 11553 B 08/28/52
F10AB	1B	4911		RC	6811	B	09/20/50	F10AB 1	9654 G7G RC 11554 B 08/28/52
F10AB	1B	5396		RC	7296	B	11/17/50	F10AB 1B	9656 G33G RC 11556 B/B 08/28/52
F10AB	1	5397		RC	7297		11/17/50	F10AB 1	9657 G11G RC 11557 B 08/28/52
F10AB	1B	5414		RC	7314	B	11/17/50	F10AB 1B	9658 G5G RC 11558 B/B 08/28/52
								F10AB 1B	9660 G8G RC 11560 B/B 08/28/52

Quelques commentaires :

- NSU France a importé quelques motos Vincent après la période Garreau, mais à ma connaissance uniquement des 500. NSU s'est d'ailleurs chargée du passage aux mines de la 500. Les Grey Flash étant des motos de course, ne nécessitaient pas d'homologation.

NSU était en relation avec Vincent à la toute fin de la production des motos. Vincent revendait des 50 et 125 NSU simplement "re-badgées" Vincent. Pour l'usine, l'idée était d'essayer de vendre des machines de plus faibles cylindrées donc moins chères pour essayer de limiter les pertes et éventuellement prolonger ou sauver la production de ses propres motos. En échange, NSU avait la distribution des motos Vincent dans certains pays.

- Garreau n'a pas importé de 500 car concessionnaire Norton, il avait peur que les 500 Vincent concurrencent ses ventes de Norton dont il était importateur (et/ou il avait probablement une meilleure marge avec Norton). Avec les 1000 il avait moins ce problème de concurrence : les 500 ou 600 (latérales) étant les plus grosses cylindrées avant 1955 chez sa marque préférée.

Garreau n'a d'ailleurs jamais fait de gros efforts pour la vente des 1000 Vincent non plus, et s'il pouvait plutôt placer une Norton, il ne s'en privait pas...



Enfin, voici une règle connue que je rappelle pour la numérotation des "cadres" Vincent (avec quelques exceptions, même d'origine mais répertoriées) : si la machine est d'origine, en principe, les n° du "cadre" (RFM & UFM) sont celui du moteur + 1900.

Exemple dans ce tableau : la Black Shadow moteur 2975 (ENG #) a un cadre 4875 (FRA#).

Et ce n'est pas tout !



qui font la différence mais aussi bien sûr « ré-identifier » ces machines par des poinçons adaptés !



propriétaires d'une machine, si ceux-ci font l'effort de lui signaler un achat.

« Une fois j'ai vu une prétendue Black Shadow en vente aux enchères aux US dont je peux garantir qu'il s'agit d'un clone : tous les numéros correspondaient y compris les mating numbers et avec le bon type de poinçons, mais la moto originale était toujours la propriété d'un membre du Club ici en Angleterre... »

Moralité : si vous êtes prêts à casser votre tirelire pour une machine très chère, il est sans doute préférable de joindre Simon et de s'assurer de la conformité de cette machine !

Une telle sécurité d'identification des machines fait que le VOC est accrédité par le DLVA (Driver License Vehicle Agency = grosso modo l'équivalent de notre service des cartes grises ANTS) pour les Vincent.

Toutefois, si votre machine a eu un accident par le passé et par exemple la colonne de direction a été pliée et remplacée par une de Comet, le VOC ne considère pas cela comme une fraude mais juste comme une altération historique. L'intention, à l'époque où ces histoires de *matching numbers* n'intéressaient personne, était juste de garder sur la route une machine sans penser à tromper un acquéreur peu attentif. Il faut dire que par exemple dans les années 80, une Vincent ne valait pas grand-chose, c'est ensuite que les prix se sont envolés et que cela a attisé certaines tricheries.

Le problème est d'acheter au juste prix pour espérer revendre aussi au bon prix...

Lors d'une demande d'authentification, le VOC va donc préciser par exemple :

Black Shadow RFM 2975, moteur 4875 et (par ex.) UFM 8523 provenant d'une Comet (le RFM d'origine serait donc 2975). Cela en fait juste une machine répertoriée conforme, mais pas *matching numbers*

Si par exemple on trouve une Rapide B équipée d'une fourche télescopique, c'est une machine non conforme basée sur une Vincent Rapide B. Suivront les informations sur le moteur, les parties de cadre, etc.

Ainsi l'acheteur et le vendeur savent à quoi s'attendre !

Un long interview de Simon Dinsdale dans *Classic Bike* de janvier 2024 illustre une autre dérive :

« L'usine n'a fabriqué que 35 Black Lightning. Aujourd'hui au moins 45 "véritables" Black Lightning sont répertoriées... Cette multiplication concerne aussi d'autres modèles prestigieux comme Brough Superior ou Ducati carters ronds et même parfois des Triumph ou des BSA.

Les prix de dérivés rares construites à l'origine, d'après des modèles standards "facilitent" la falsification pour peu que l'on puisse fabriquer voire juste trouver les accessoires

Certains modèles de Lightning arrivent à atteindre des prix entre 1/2 et 1 million de dollars (ventes Bonhams aux US par ex.) si leurs historiques sont vérifiés. De telles sommes peuvent tenter certains à transformer une Black Shadow en Black Lightning...

Il existe une parade : le VOC détient tous les registres originaux Vincent depuis les tous débuts jusqu'à la dernière moto produite et ils sont conservés en lieu sécurisé. »

Donc si l'acheteur se renseigne auprès de Simon, il saura si sa machine est réellement une vraie ou une copie.

Les n° cadre et moteurs peuvent à la limite être trouvés de ci de là dans des copies de registres, mais les *mating numbers* ne le sont que très rarement, mais ils sont dans les listes de Simon.

Les *mating numbers* étaient utilisés par l'usine pour être certains que les 2 demi-carters avaient bien été usinés ensemble (alignement des axes) et ce, pour éviter tout mélange dans les stocks.

En plus comme l'explique Simon, le Club suit les différents

Surveillez vos tambours

Par collectif

Dernièrement, Jean-Michel Rioux essayait une moto chez François Grosset quand une brutale crevaison à l'arrière par arrachement de valve a mis fin à la promenade. Heureusement sans chute !

Après démontage, il s'est trouvé que l'un des tambours arrière était fendu et que seule la couronne le maintenait en place.



Un courriel a circulé entre quelques amateurs pour les informer de jeter un œil de temps en temps à ces tambours qui ont quand même 70 ans. De ce fait, plusieurs de ces amateurs ont relaté un semblable incident ce pourquoi le Loup-Garreau souhaite le mentionner.

Ce phénomène peut provenir de plusieurs facteurs, par exemple :

- d'origine, ces tambours ont la réputation d'être assez fragiles,
- défaut occasionnel de fonderie,
- pièces non d'origine, sur une de mes machines, les tambours argentins étaient extrêmement fins...,
- montage en forçant sur les écrous pour bien mettre à plat le tambour, voire en tapant sur les tambours (la fonte, c'est cassant),
- ré-usinage trop nombreux pour éliminer des faux-ronds et donc amincissement local.



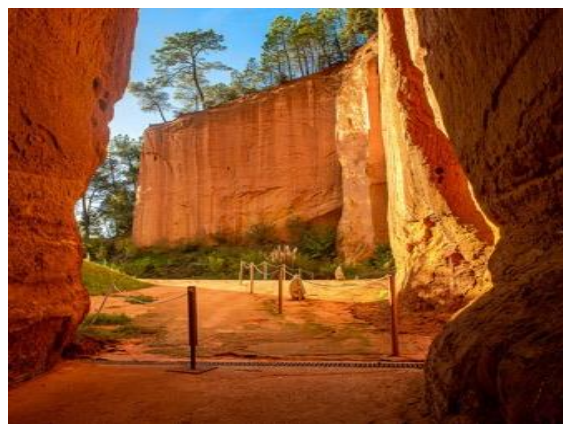
Cela peut se contrôler visuellement lors d'un changement de pneu par exemple, voire en sonnant le tambour avec un petit marteau (comme cela se faisait en gare - ou se fait encore ? - pour les roues de train en fonte).

Rallye *Moto-Culture* dans le Luberon

Par Denis Harquevaux



Je me propose d'organiser un rallye Vincent de 3 jours, les **21, 22 et 23 septembre 2024** lequel se déroulera "en marguerite" à partir d'un gîte de groupe pour une **dizaine de personnes**. Mon projet est de vous emmener visiter le sentier des ocres de Roussillon, Gordes, Fontaine-de-Vaucluse et monter au sommet du Mont Ventoux pour vous faire découvrir ou redécouvrir cette belle région.



Merci de me contacter **avant le 15 mai**, si vous pensez venir pour que je valide la réservation du gîte.
Contact Denis : 07 86 34 20 44 – harquevauxdenis@gmail.com

Rallye *Moto-Culture* dans le Tarn

Par Mary et Didier

Mary et Didier proposent un rallye Vincent du 29 sept. au 5 oct. 2024, 5 jours, 6 nuits en gîte avec chambres individuelles, toilettes et salles d'eau privatifs dans le Tarn, région d'Albi. Sa gastronomie, ses lieux insolites, son histoire, son passé minier et industriel. Inscriptions limitées à une quinzaine de personnes.



Plus d'info à venir dans le prochain numéro du LGE
Contact Didier : 06 52 89 84 57 – didier.camp31@gmail.com

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

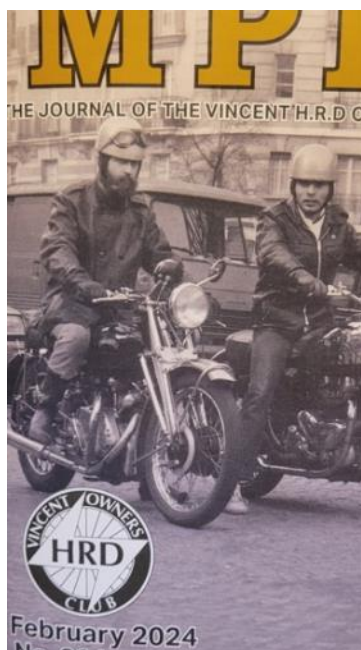
Le LGE, est fidèle à ses lecteurs, qui souvent le lui rendent bien. Merci à tous ceux qui m'envoient infos, revues, commentaires.



La Vie de la Moto, n°1235 du 28 mars 2023 :

Titre sur le salon du 2 roues, gros succès pour Lyon, avec une bien belle Velocette en couverture. (ndlr : n'est-ce pas celle de Philippe W. ?)

Et, en page 11 : rien de moins que notre ami Dominique et la (sa) série B de Moto Revue.



MPH (Miles Per Hour, la revue en Anglais du VOC) n°901 de février 2024.

En couverture, 'Sœur Raoule' dans une rue de Paris, en 1983. (ndlr : le casque est-il homologué ?).

Classic Bike, n° 530 de mars 2024.



Page 46 à 51 ; difficile de ne pas mentionner le très bel article de Rick Parkington (journaliste), qui teste la magnifique 1000 cc serie A de notre ami et inconditionnel du Rallye annuel du VOCF, j'ai nommé : Arthur Farrow.

Une fois de plus la « Snarling Beast » fait parler d'elle, et ce n'est pas qu'une légende.



Championnat de France side-car ancien *Team Laur-Ferrieu, Side-Car party*

Mamy Green n'a pas manqué de rester en contact avec Hervé et Marie-Laure via les messageries avant et pendant la side-car party à Le Vigean. Et elle est allée aussi, leur rendre visite...

Le Vigean, week-end du 08-10 mars. Le team était sur le circuit vendredi soir. Temps froid et humide, hivernal, morose. Mamy Green elle, était à Lyon, sur le stand de son Club. Pas mal de temps elle a passé, accrochée à son téléphone, à guetter des nouvelles d'Hervé... 20h44 samedi soir les premières nouvelles tombent

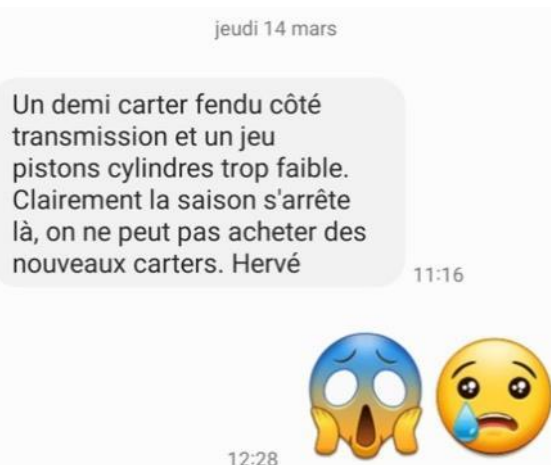


Dimanche soir presque 22h00 ; message laconique d'Hervé qui préfère attendre que la pression retombe et prendre un peu de recul pour peser ses mots et prendre une décision. Week-end décevant et fatigant, écrit-il.

De retour chez lui, Hervé poste un message alarmant : Forfait pour la 1^{ère} course du championnat à Alès... Je ne sais trop que penser et n'ose le déranger.

Le besoin d'en savoir plus est trop fort, et de retour du salon de Lyon, je le recontacte. Hervé entretemps, est « monté » chez Godet ouvrir le moteur.

Jeudi midi, le verdict tombe, et les nouvelles ne sont pas bonnes



Difficile pour moi d'écrire beaucoup plus. La belle aventure, pour cette année s'arrête certainement là. Impossible d'acheter de nouveaux carters. Les réparer devrait pouvoir se faire, cela a déjà été fait. Des contacts sont en cours avec des spécialistes Vincent, des spécialistes de la soudure et de l'usinage. Mais qu'en seront les coûts, et les délais ? Nous ne manquerons pas de vous tenir informé. Momentanément, Le Team 8 essaye de se ressourcer, mais il fera, soyons en certain, tout son possible pour revenir le plus vite possible sur les circuits.

Clap de FIN pour 2024.



05/04/2024 : toutes dernières nouvelles = une possibilité de réparation serait en Angleterre sur les bons conseils des Egli Père et fils qui auraient déjà eu ce type de problèmes en compétition...

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 FERIE) VERS 19H30 :

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



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

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



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

Informations, Jean : pirot.jean@orange.fr – 06 81 53 09 86
Inscriptions et règlements, Catherine : crrperso@yahoo.fr – 06 81 27 09 11

Avant de payer, renseignez-vous auprès de Catherine, pour savoir s'il reste de la place.

L'AG 2023 aura lieu lors du rallye, a priori le vendredi soir.



21,22 ET 23 SEPTEMBRE 2024 – RALLYE-MOTOCULTURE DANS LE LUBERON

Informations plus détaillées plus haut dans ce Loup-Garreau
Contact, Denis : harquevauxdenis@gmail.com – 07 86 34 20 44



29 SEPTEMBRE AU 5 OCTOBRE 2024 – RALLYE-MOTOCULTURE DANS LE TARN

Informations plus détaillées plus haut dans ce Loup-Garreau
Contact, Didier : didier.camp31@gmail.com – 06 52 89 84 57



Nouveaux adhérents

Bienvenue à Frédéric Bergier (69), Max Nemoz-Gaillard (30) et Philippe Gaitey (21).

La liste et la carte (sur le site) seront mises à jour prochainement.

Petites Annonces

SVP, se reporter au Loup-Garreau précédent pour les conditions de passage des annonces

- **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



- **JOHN SILBERMAN VEND :**

Un lot de pièces Comet, à la suite de l'abandon de son troisième projet Comet ; en un lot, ce serait parfait !

Prix : **faire offre** (réaliste et courtoise).
bykejohn@gmail.com – 06 66 52 01 76



NOUVEAU

- **DENIS HARQUEVAUX CERCHE :**

Sacoches Craven à ouverture latérale et *top case* pour monter sur sa Comet
harquevauxdenis@gmail.com – 07 86 34 20 44

- **JEAN-FRANÇOIS VALLAT VEND :**

Un échappement pour une Vincent *racing (Lightning)*, jamais terminé et donc jamais utilisé. Il est en pouces, parfaitement cintré. Il reste juste à le présenter sur une Vincent et à souder les 2 embouts, puis à le chromer. Jeff est suisse mais l'échappement sera posté depuis la France donc sans taxe de douane. La préférence est donnée à un membre du VO CF. Faute de vente, il sera mis sur eBay. Prix **300 €**
jeff.vallat@gmail.com – +41 79 250 46 91 – WhatsApp bienvenu



NOUVEAU

- **MICHEL HALEWYCK CERCHE :**

un garde-boue avant FT150 à l'état neuf ou impeccable (jamais monté) qui, peut-être, traîne dans votre atelier à la suite d'un malencontreux achat compulsif. Me contacter par courriel :
halewyck.michel@gmail.com



Tapis avec marquage Vincent HRD

Proposée par Jean-Michel Rioux, cette opération a généré une commande totale de 34 tapis (23 petits, 9 moyens et 2 grands). La livraison aura lieu courant mai.

Bonnes adresses

-  **Godet Motorcycles** : Restauration Motos Vincent. Construction Egli-Vincent-Godet et vente de nouveaux équipements de haute qualité, fabriqués par eux-mêmes, sur eBay : https://www.ebay.fr/sch/godet.motorcycles/m.html?_nkw=&_armrs=1&_ipg=&from.www.godet-motorcycles.fr – Le Houlme, 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
-  **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 :

Didier Camp, Éric Guillot, Paul Hamon, Denis Harquevaux, Dermot Johnson,
Lord Dominique Malcor, Jean Pirot, Catherine Remillieux-Rast, Jean-Michel Rioux, Dany Vincent.

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