

LE LOUP-GARREAU

56

Électronique



**ATTENTION ! CE NUMÉRO N'EST PAS UN SPÉCIAL
CATASTROPHES !**

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

Septembre 2024



Sommaire :

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

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

En contrepartie, ses adhérents :

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

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

Éditorial	3
Voyage en France avec une Vincent Rapide en 1948	4
Rallye Vincent 2024, Clermont l'éclate	7
Réflexions sur les Carburateurs	10
Comment en suis-je arrivé là ?	12
Les Filtres à Air	14
Proprement fascinant !	15
Après les croisements de soupapes, les mots croisés	17
Mai 2024, les 30 ans des coupes moto Légende	18
Trophée du Tiggre, suite des Lauréats	21
Histoire de pouvoir dire : « J'étais à Paris lors de l'ouverture des JO 2024 »	22
Revue de Presse	25
Manifestations à venir	28
Nouveaux membres	28
Petites Annonces	29
Bonnes adresses	30



Photo de couverture : « Vincent Buyer guide » ; j'ai reçu ce livre de Glenn Shriver (section de Chicago) qui appréciait particulièrement cette fillette retenue par sa mère devant la catastrophe imminente de la passion et le sourire hilare du Vincentiste (notez qu'il a mis un *Shadow Clock* sur sa Rapide série B au carter à varices).

Ci-contre : Cette photo, trouvée par Georges sur la toile, doit dater des années 70 (coupe des cheveux et coupe des vêtements). On semble apercevoir une prise de compte-tour sur le carter de magnéto, les freins avant sont ceux d'une Lightning, l'absence de silencieux et d'éclairage semblerait accréditer l'idée d'une machine pour s'expliquer. Où cette photo a-t-elle été prise ? J'opterai plus pour les États-Unis que pour l'Angleterre, en raison du guidon mais je ne garantis rien.

Éditorial

Objets inanimés, avez-vous donc une âme ? (Alphonse de Lamartine).

L'expérience nous montre qu'en ce qui concerne la mécanique de nos anciennes, le rationnel a vite tendance à céder la place au magique, sauf pour quelques esprits forts, bien sûr ! Par exemple, pour ma part, j'ai du rouler au «95 » en retour de rallye en 2015 et mon moteur s'est désintégré à 50 km de l'arrivée (par chance, j'ai réussi à regagner mon domicile avec Anne comme passagère). Ce dernier rallye, j'ai du rouler au « 95 » et mon amortisseur avant s'est cassé au bout de 30 km : Voilà un rapport objectif et scientifique !

Si je vous raconte tout ça ce soir (comme chantait Jacques Higelin), c'est pour parler d'une grande préoccupation de la rédaction du Loup-Garreau. Notre objectif n'est pas seulement d'écrire des articles les moins mauvais possible avec des photos les plus jolies possibles, c'est d'entretenir une vie de club. Et, dans une vie de club de possesseurs de motocyclettes anciennes, il faut rouler !

Dany nous gratifie d'excellents articles techniques qui vous montrent et démontrent qu'un entretien basique (je n'ai pas écrit sommaire) de votre machine vous permet de rouler... Oui, de rouler ! Et dans le même temps, la crainte que les récits de pannes vous paralysent et vous inhibent est présente à la rédaction. Faut-il dire la vérité ? Toute la vérité ?

Personnellement, je dirais oui car les récits de pannes sont souvent l'occasion d'articles plein d'humour (relisez l'excellent article de Laurent dans le LGE d'août, ceux d'Ernie et de Boris dans ce numéro) qui dédramatisent les situations. En outre, ils montrent que très souvent, grâce à la fraternité du club, on peut s'en sortir ; Ernie se fait livrer un arbre à cames, Boris se fait transporter en urgence chez un motociste, Philippe utilise le système D avec l'aide d'un brave monsieur local... Et, dans le pire des cas, le voyage se termine dans la camionnette d'un membre du VOC ou sur le plateau du service d'assistance de votre assurance... vos blessures se limiteront à votre orgueil (si vous le placez là).

Cependant, à mon avis, ce n'est pas cette crainte de la panne qui empêche certains parmi nous de rouler mais un phénomène de société qui nous gangrène tous, cette espèce de mythe du « risque 0 » qui exclue d'autorité l'usage d'un véhicule ancien. Et pourtant, quand la mère de Dominique Le Bris a commencé à conduire avant-guerre, elle avait deux roues de secours sur sa Traction car les routes n'étaient pas encore (etc.), mais elle roulait ! Quand un ami nous a emmenés dans le Tarn, il y a quelques temps, dans sa luxueuse voiture toute neuve... nous sommes revenus en train (la luxueuse voiture était heureusement sous garantie). Il m'apparaît évident que beaucoup d'entre nous ont commencé à rouler avec des deux, trois ou quatre roues qui n'étaient pas des machines les plus modernes. J'ai fait le tour du Maroc avec une 2 CV 375 cc en 1972, j'en suis revenu. J'ai traversé la France avec une C4 de 1928 en 1975, je suis arrivé à bon port. Alors, pourquoi cette frilosité ?

Le risque de la panne ? Le risque des rencontres ? Le risque d'une petite aventure ? Le risque de l'imprévu ? Sommes-nous condamnés à vivre sans risque, pourquoi pas dans le cocon d'une Vincent virtuelle en temps réel sur une console ou sur la toile, avec 2000 amis motards qu'on ne verra jamais, bien au chaud chez soi ?

Quand je ne sens plus l'odeur de ma Vincent dans le garage, je SAIS que je l'ai délaissée trop longtemps et qu'il est temps que je lui redonne vie...

Ne pas rouler sur sa Vincent, c'est se priver d'une multitude de sensations, de joies, de plaisir.

Jean

Voyage en France avec une Vincent Rapide en 1948

Troisième partie par Anthony Blight

Mercredi 30 juin

Le bruit déprimant des gouttes de pluie en cascade m'a réveillé ce matin – dommage, le lit était très confortable... Quand je me suis finalement relevé, mes pires craintes se sont confirmées ; c'était bien une énorme averse. Les nuages étaient sombres et très bas, et il y avait un épais rideau de pluie battante qui obscurcissait tout ce qui se trouvait au-delà d'un quart de mille de distance. Il semblait n'y avoir rien à faire.

Il ne restait plus qu'à attendre un autre jour à Pontarlier. À l'heure du déjeuner, les perspectives n'étaient pas meilleures, mais d'un seul coup en une demi-heure, le soleil est apparu et le temps s'est complètement nettoyé ! Ce répit temporaire a malheureusement cédé la place à plus de pluie peu de temps après, mais vers 14 h 30, les nuages se sont dissipés.

Une fois encore et il semblait vraiment que la pluie allait cesser pendant un certain temps, bien que le temps ait été évidemment, encore très instable et très froid.

Après avoir fait quelques petits achats dans la ville, j'ai commencé mon dernier voyage de juin vers 15h15 et à 291 miles. Les routes étaient encore mouillées mais le soleil brillait. Après avoir pris la direction de la frontière pendant quelques miles, j'ai pris une route secondaire en direction de St Laurent qui m'a conduit le long d'un torrent déchaîné, à travers des falaises et des gorges bien boisées qui se sont ouverts soudain sur le long et placide lac de St Point. Il se trouve dans un bassin peu profond entre des pentes douces, des collines d'un vert éblouissant jusqu'au bord de l'eau avec des chalets et des maisons perchés aux environs, construits dans le style commun à toute cette partie de l'Europe et qu'on peut peut-être appeler « Suisse ». Le lac s'étendait sur des kilomètres au loin. C'était absolument calme et silencieux. Quelques bateaux - probablement des pêcheurs - étant le seul signe de mouvement à sa surface.

La route longeait le rivage jusqu'au bout, puis remontait à travers les forêts et sur les hautes terres de pâturages sans arbres et de haies de granit (*ndlr : calcaire*), les têtes dressées des clochers toujours en arrière-plan. Mouthe a été dépassé et alors la route est devenue tortueuse et recouverte de sable mal tassé et d'argile brune bien trouée. C'était difficile. Le soleil passait derrière les nuages et la rudesse du paysage de lande, il commençait à pâlir. Bientôt, cependant, la route descendit à nouveau le flanc des montagnes, dans les bois et ainsi dans le village de St Laurent où j'ai rejoint la route principale Paris-Genève.

Presque aussitôt, nous commençâmes à gravir le flanc de montagnes beaucoup plus grandes que tout ce que nous rencontrions avant, à travers les forêts de pins et de sapins avec l'industrie du bois très en évidence. Épingle à cheveux après épingle à cheveux ; tantôt un ruisseau impétueux, tantôt une coupe à travers un affleurement granitique (*ndlr : !*) – avec la Vincent comme volant au son du bourdonnement de l'échappement, puis, descendant par le même chemin pour une arrivée rapide dans la ville de Morez encaissée dans une vallée fluviale complètement entouré de montagnes.

Morez est une vieille ville attrayante, connue, je crois, pour la fabrication de lunettes. Comme il n'était que 5h30, j'ai décidé de ne pas m'arrêter mais de continuer jusqu'à Gex, ce qui signifiait traverser le col de la Faucille, à travers la chaîne principale du Jura. Au fur et à mesure que nous grimpons, il faisait de plus en plus froid. La route est devenue plus raide et les épingles à cheveux plus pointues, de sorte que la 3^{ème} est devenue de plus en plus utilisée.

À chaque virage, les pics se rapprochaient et, près du sommet, la route émergeait des arbres et courait le long du flanc nu de la montagne, offrant une vue imprenable sur la chaîne du Jura.

Je me suis arrêté dans le village de La Faucille, le sommet de la montée, à environ 4 300 pieds. Ce village n'était plus guère qu'une ruine : un de ces villages de la « Résistance » que les Allemands ont détruits en 1944. J'ai pris un chocolat chaud dans un petit café. Il faisait froid, la propriétaire a déclaré qu'il avait neigé ce matin-là.

Il était environ 6h15 quand j'en suis reparti et j'ai presque immédiatement commencé à perdre de la hauteur. Quelques centaines de mètres plus loin, à la sortie d'un virage, soudain un magnifique spectacle était étalé devant moi, dont le choc de sa beauté m'arrêta complètement, envoûté.

J'étais au bord d'un précipice à 4 000 pieds d'altitude.

Avant et au-dessous de moi, le flanc de montagne s'éloignait en une gigantesque courbe convexe jusqu'à un plateau en contrebas vaguement reconnaissable de prairies, minuscules à cause de cette hauteur et de cette distance. Puis à 15 miles de là, la partie sud du lac Léman brillait de façon assez terne dans la lumière du soir. Son gracieux croissant dominait la vue, s'éloignant hors de vue à ma gauche autour d'une falaise dans les montagnes. À la pointe du lac, la ville elle-même, la ville libre de Rousseau, était à peine discernable (*ndlr : Genève*). Quelque part au premier plan, parmi les minuscules taches sombres qui doivent être des bois, se trouvait le château de Voltaire. J'ai été submergé par une émotion et une exaltation telles que je me souviens rarement d'en avoir éprouvé semblable auparavant.

Derrière le lac s'élevaient les Alpes, déchirées par des bancs de nuages encerclant les sommets imposants et surplombant des vallées à trente ou quarante miles de distance. Et, au-dessus de tout, se dressait le Grand Maître des Alpes, le massif du Mont-Blanc, à 80 miles de distance. La base des nuages était d'environ 5000 pieds, de sorte que le pic était obscurci, mais ce que les nuages cachaient, rendait le spectacle assez étonnant : une lumière dorée du soleil mourant alors qu'il s'enfonçait derrière l'horizon assombri.



Jura-Touriste. Col de la FAUCILLE
Plaine de Gex, Lac de Genève et Mont-Blanc

C'était vraiment une vue sur un million. J'ai dû rester là-haut pendant vingt minutes, puis j'ai descendu tout le flanc de la montagne à 10 miles à l'heure au point mort, le moteur silencieux et seul le tintement lointain des cloches de vache et les cris occasionnels résonnaient jusqu'à moi à travers l'atmosphère du soir. Je m'arrêtais fréquemment pour regarder et regarder encore – et aussi pour refroidir les tambours de frein – jusqu'à ce qu'à mi-chemin.

J'ai roulé dans la petite ville de Gex, construite entièrement dans ce même style « suisse » et c'est un endroit des plus attrayants. J'ai trouvé un hôtel et garé la Vincent à 19h15 avec 363 miles sur le voyage; 72 miles aujourd'hui.

Un exemple typique de la gestion française à l'heure du dîner : je cherchais un dîner bon marché. Je suis entré dans un hôtel où on m'a proposé 300 F. J'ai poussé une exclamation d'horreur alors ils ont demandé combien je voulais payer. J'ai dit 150 - alors ils m'ont donné leur repas de 300 F pour 150. Je suppose donc que cela leur a coûté moins de 150 à produire... C'était un bon repas, tout de même, et j'ai continué à appliquer la même technique partout où j'allais avec pratiquement 100% de succès.

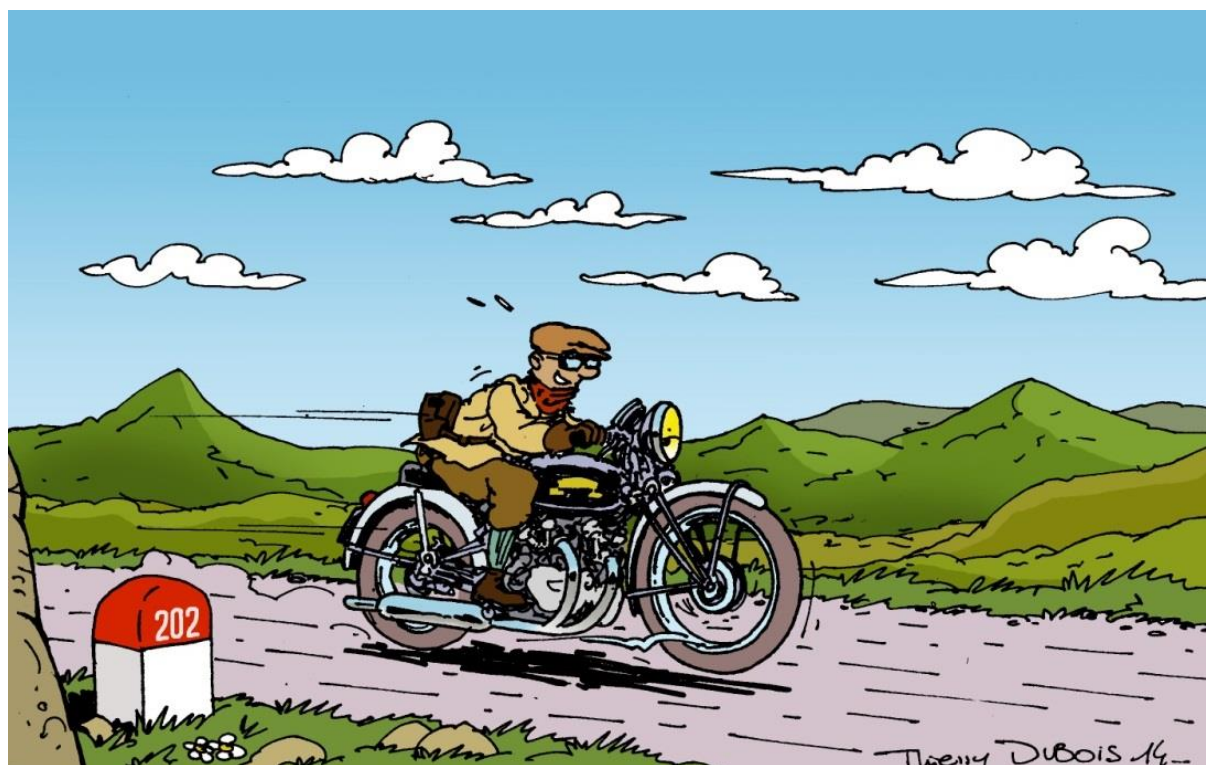
Zut. J'ai laissé mon savon à Pontarlier.

Gex est une petite ville très attrayante ; toujours cette vue fascinante sur le lac jusqu'aux Alpes, Genève à 11 miles... Je pense que venir sur cette vue depuis le sommet du col ce soir était sans doute l'un des grands moments de ma vie. C'était tellement inattendu. Je n'avais aucune idée que l'on puisse voir le lac Léman de là. Même quand je l'ai vu au début, je me suis arrêté pour vérifier sur ma carte, que c'était réellement le cas !



Et puis, bien sûr, j'étais tout simplement ravi ! Une expérience comme celle-ci doit être unique. Le côté glamour d'origine a disparu à jamais pour moi, mais il me laissera une impression indélébile sur ma mémoire. Ce soir, je me sens vraiment heureux. Conduire une moto comme la Vincent qui nous transporte si silencieusement et sans effort partout où l'on souhaite aller et ensuite assister à de tels paysages m'ont, je pense, donné aujourd'hui tout ce que je pouvais espérer de la vie. Je suis complètement en paix avec moi-même et avec le monde. Oh, pour un ciel clair et un coucher de soleil sur le col !

(ndlr : ah ben, quand même !)



Pour le rallye de 2014, Thierry nous avait dessiné ce joli paysage montagnard moins escarpé que celui décrit par Anthony Blight mais bien évocateur de cet esprit de voyage

Rallye Vincent 2024, Clermont l'éclate

Par Boris Roudenko-Bertin

4h15 du mat, excité par mon 1^{er} rallye Vincent, je ne dors plus. Je pars avec ma Gold Star à peine rodée, je suis content mais demeure un doute... depuis que j'ai remonté ce moteur, j'ai une poussière grise dans l'huile, ça me tracasse, j'ai refait le jeu aux soupapes deux fois, j'avais surtout du jeu à l'échappement... il est vrai que c'est un moteur que je ne connais pas très bien, je l'ai remonté prudemment en y mettant un vilo de Jawa de speedway, avec sa belle bielle en alu forgée (je ne peux pas m'empêcher de modifier mes moteurs), piston neuf, culasse neuve, couvre-culasse à excentriques, poussoirs neufs, tiges de culbuteurs neuves, pompe à huile renforcée (le tout de chez ABSAF) : une valeur sûre.

Sauf qu'après avoir effectué 100 km, vidangé deux fois, changé le filtre à huile une fois, il y avait toujours cette poussière grise dans l'huile...

5h, je me lève, le r.d.v. avec Philippe Leroy (# 521 du club triton) avec sa Vincent série D est à 7h à la station, il me reste deux heures pour vérifier. Lampe frontale, démontage pot, couvercle, j'aperçois le poussoir d'admission mais la plaque m'empêche de voir celui de l'échappement. Tiens c'est quoi ça...?? Un morceau de métal qui n'inspire rien de bon... usiné d'un côté et « mâché » de l'autre... aié. !! Mais P... d'où ça vient ? Je démonte la plaque et je vois le poussoir d'échappement « bouffé » et une partie s'en est détachée. Je me dis que cela aurait été plus grave si j'étais parti avec. En tout état de cause je n'aurais pas été bien loin et avec beaucoup de dégâts... J'étais tellement sûr du bon travail de Jan (ABSAF) que je n'ai rien mis en doute du côté des pièces neuves. Même quand on est rigoureux comme il l'est, on peut passer à côté d'un mauvais traitement de surface... (À suivre).

Allez, *Go*, je transfère le contenu des sacoches dans celles de ma bonne vieille Bonnie et en route.

Évidemment j'avais beaucoup travaillé pour finir mes chantiers et ma Goldstar. Je n'ai pas eu le temps de changer le pneu arrière de la Bonnie que je savais un peu usé... Je me suis dit que je le changerai après le rallye chez mon pote à côté d'Angoulême. C'est vrai, avec Philippe on s'est un peu amusé sur les départementales pour aller au rallye, et le pneu s'est usé un peu plus vite que prévu... !



Non, ce n'est pas l'auréole de Boris qui pousse mais c'est quand même le salut qui vient du ciel clermontois.

Moi je dis que quand tu peux repartir après un « arrêt technique », ce n'est pas une panne...

La Vincent de Philippe m'envoyant quelques coups de fusil dans les oreilles, nous signale que sa batterie est HS (j'emmène toujours un multimètre pour les autres, au cas où...). Comme, à force de démarrer au kick (batterie faible), celui-ci a rendu l'âme... je refuse de pousser un gros V twin par cette chaleur. Heureusement la vieille Bonnie veille au grain et revient chargée d'une batterie de 4 L et des câbles de démarreur du super U du coin.

Arrivés au rallye nous fûmes super bien accueillis par Catherine qui nous présenta quelques figures connues sur lesquelles je pouvais enfin mettre un nom.

Tout était parfaitement organisé par Jivaro et ses ami(e)s. Repas excellents et gîtes aux sommets.

La balade du samedi est sublime, tous les trois kilomètres je me dis que l'on pourrait organiser une course de côte exceptionnelle. Patrimoine fabuleux, chanceux de n'avoir pas été cassé par les bombes américaines...

1^{er} arrêt pour admirer un somptueux panorama et je vois par endroits la toile de mon pneu arrière... je me dis naïvement qu'il y a sans doute plusieurs couches

de toiles sur les K82... Je commence à moins faire le malin.

2^{ème} arrêt : visite d'une huilerie artisanale de 1887 : Magnifique... !! La toile de mon pneu est maintenant apparente.

Je décide de rentrer (30 km) en douceur. Bien m'en a pris car dans une belle courbe (ok c'était le 14 juillet) un gros pétard explosait derrière moi. Embardée à gauche puis à droite... digne de mes jeunes années en tout terrain, pas tomber, pas tomber... Pas tombé!! Ouf !!

Deux amis qui suivaient me prêtent secours (il faudra que je pense à le leur rendre la prochaine fois que je les verrai). On cache la moto dans un fossé et je reviens en passager. (merci au pilote qui se reconnaîtra, Philippe je crois).

Je pars à la chasse au pneu et à la chambre à air. À Clermont-Ferrand nous devrions trouver un pneu quand même ?!

17h30 : Ambiance Moto me répond qu'ils ont un pneu en 18 pouces et une chambre. 30 minutes de route pour y aller, ils ferment à 18h...

Philippe m'emmène à 130 km à l'heure sur la série D reconnaissante (nous sommes juste passés devant un paquet de flics qui faisaient la circulation pour une commémoration... Ils n'en croyaient pas leurs yeux de nous voir passer à vive allure sur un drôle d'engin...)

Dépanné d'accord, un pneu en 18 de roue avant, taille basse et tubeless. Mais dépanné.

**Avec Boris, pas de gâchis !
On utilise jusqu'au bout !**

Le mot de passe en Auvergne c'est : Jivaro. Il est connu de tous les motocistes et de bonne réputation.



Les anciens se rappelleront le tube : « Le trou de mon quai ».

Ici, Boris pourrait composer un tube en anglais :

« *The hole of my tube* »

Après un fabuleux repas nous partons avec voiture et plateau de Jivaro (encore lui) chercher la moto.

Dimanche matin après un solide petit-déjeuner (on ne fait que manger ici) (*ndlr : on boit aussi*), temps sec, le temps idéal pour changer un pneu sans béquille centrale

évidement (pas eu le temps de la monter non plus).



En crèche ou à la maternelle, vos enfants ont tous fabriqué de fragiles équilibres avec ces petites plaques de bois appelées Kapla (publicité gratuite). Boris est resté un grand enfant !

Aidé de Jean Pirot pour les rigolades, de Didier Camp pour le précieux compresseur de (Feu) son père et de Philippe nous avons à grand peine changé ce foutu pneu (**voir photos**).

Midi, belle surprise un bon repas nous attendait.

Après un au revoir général nous partons Philippe pour la Bretagne et moi pour un périple de 4500 km en passant par l'Espagne, la Sardaigne, la Corse et remontée de la France par les routes départementales *of course...* (et pas une panne, en Triumph évidemment...)

Merci à toutes et tous pour ce chaleureux accueil et ce beau rallye.

J'en profite aussi pour réitérer mon invitation aux trente ans du Club triton France 2025.

Boris # 247 VOCF

Jean Pirot, qui vient juste de se sortir d'une traîtresse panne électrique qui a failli le laisser en rade la veille, ne fait pas trop le malin...
En arrière-plan : Le sourire confiant et déterminé de Boris : Et pour cause !



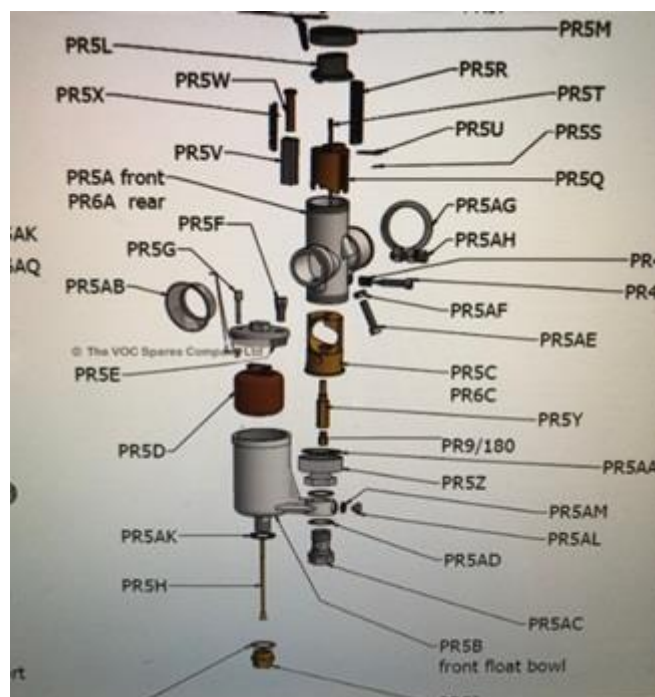
Réflexions sur les Carburateurs

Par Dany Vincent

Dernièrement, j'étais las de ne pas arriver à obtenir un ralenti régulier sur ma *Black Shadow* malgré de très nombreux soins.

L'allumage est réglé au top, la distribution parfaitement calée, mais la machine n'est pas très agréable, le ralenti erratique et même l'accélération un peu bizarre, parfois ça pète en coupant, bref c'est moyen. Pour moi, une moto, même ancienne, doit marcher comme une moto moderne, moderne que je n'ai d'ailleurs pas, une autre bonne raison pour avoir une moto agréable d'utilisation surtout quand on fait 15 000 km par an !

Après moult essais, réalésage des boisseaux/corps de carbu, changement de puits et d'aiguille, et aussi après discussion avec le gourou François, j'en suis arrivé à la conclusion que mes carbus étaient trop usés.



Le problème vient de la mauvaise étanchéité entre le *jetblock* (PR5C) et le corps du carbu (PR5A).

Normalement si l'on suit les notices AMAL, et si l'on doit "sortir" le *jetblock*, il faut le faire en trempant le corps du carbu dans de l'eau chaude. Cette chaleur dilate (un peu...) le corps du carbu et facilite l'extraction du *jetblock*.

Je pense que les propriétaires précédents ont plutôt utilisé la méthode « Musclor » car mes *jetblocks* tombaient tout seuls sans même chauffer si on retirait l'écrou (PR52). Bref, du coup, de l'air passait dans les micro-interstices et perturbait sacrément la carburation.

J'ai bien essayé de coller tout cela à la colle à roulement (Restom 7648 Vert) ou à l'époxy réservoir Restom, après avoir soigneusement rempli tous les trous avec de la graisse pour éviter de les boucher par ces produits. Le

tout sans mettre cette graisse sur la partie à coller/étancher.

L'idée était qu'une fois durci, de laver le tout à l'essence pour éliminer la graisse et retrouver tous les trous propres et le *jetblock* bien étanchéifié.



Le *jetblock* est truffé de trous parfaitement calibrés, de tailles et d'inclinaisons différentes avec les ouvertures correspondantes sur le corps de carbu où l'air passe. Et sur cette partie cylindrique que l'étanchéité doit être parfaite.

On voit que ce morceau de laiton est super étudié et qu'un carbu même vieux n'est pas qu'un simple pulvérisateur !

Boh, je n'ai pas réussi à améliorer la situation... Et bien sûr les pièces détachées ne sont pas disponibles, à part les gicleurs, aiguilles, puits d'aiguille et quelques bricoles...

Restait donc la solution carbus neufs. Que mettre ?

Pré-Monobloc

Je me rappelle que Patrick m'avait dit que le meilleur des carbus pour une Vincent d'origine étaient les pré-monobloc, la monte d'origine, car ceux donnant le plus de souplesse et la moto la plus agréable.

Ils sont re-fabriqués mais ouille, ce n'est pas donné (+/- 1000 € le carbu avec les taxes, etc.) et puis j'ai entendu et lu plusieurs commentaires négatifs (mal usinés, in-réglables...)

Remplacement par des Concentric

J'ai fait 100 000 km avec ma Rapide B avec ces carbus. Je n'ai eu pratiquement aucun problème durant ces (6/7 ans où je l'ai beaucoup utilisée) à part un ou deux câbles, sauf que j'ai changé 3 fois les carbus pour cause d'usure des boisseaux ultra rapide, flotteurs en plastique percés et circuit de ralenti (moulé dans le corps, in-réglable, impossible à déboucher sans passer par l'atelier et nécessite un tour pour refaire une pastille). Ils ne sont pas très chers, encore qu'au kilo... (env. 200 €) mais c'est moyen. Suffisant pour aller jusqu'au bistrot d'à côté, moins bien pour les longs voyages.

Remplacement par des Monobloc

Voilà un très bon carbu avec un vrai circuit de ralenti, bien construit et des molettes très agréables pour ajuster le réglage. On arrive à env. 400 € pièce. Mais il faut aussi des pipes adaptées... Et puis c'est moins beau...

Remplacement par des Concentric MK2

Je n'ai pas d'expérience, il faut à nouveau des pipes adaptées, j'ai vu des copains galérer avec, bof...

Remplacement par des Mikuni

Les anglais le font couramment, il paraît qu'ils réduisent la consommation... Je ne suis pas prêt à franchir le pas ! Ça me fait penser à une armoire XVIII^{ème} qu'on aurait affublée de portes en Formica...

À la fin, je me décide pour des carbus d'origine, neufs, Pré-Monobloc 289, achetés au *Vincentspares*, en espérant que leur mise au point ne sera pas aussi difficile qu'entendu...

À leur arrivée, démontage, on m'avait dit que certains ajustages étaient bouchés. Je n'ai pas "sorti" le *jetblock*, une certaine expérience m'en a gardé... Mais tout semblait impeccable par ailleurs. Pas de jeu aux boisseaux, des trous percés partout où il le faut, des vis de réglage qui sont libres, ne forcent pas, pas de bavures, une belle facture...

Vérifications des gicleurs et puits en référence au Richardson, tout impeccable !

Montage

Mise sous essence, bon ça déborde d'un côté...

Muni de mon petit tuyau je fais le niveau de cuve (voir Fiches Techniques N°2 à 7 sur le site, page 'Adhérents') et en fait le flotteur n'était pas sur le bon cran (il y en a 2). Il m'a fallu aussi doubler une rondelle pour ajuster ce niveau "aux petits oignons" et c'est tout.

Une levée de boisseau au pif pour le ralenti, vissage de la vis de richesse à fond (ne pas trop serrer) puis dévissage vis d'air d'un tour 1/2 de chaque côté. Une synchro approximative pour pouvoir démarrer. La moto démarre au premier coup de kick. Une petite chauffe sur béquille, un réglage ralenti et richesse, une nouvelle synchro plus soignée et un petit tour de 20 km. Retour, ré-ajustage ralenti/richeesse maintenant que le moteur est bien chaud, une synchro finale et depuis tout marche parfaitement. Toute cette procédure se retrouve sur le site du club et il faut bien suivre cette séquence.

Ces carbus ne sont pas donnés mais Patrick avait raison : la moto est super agréable, à tous points de vue : démarrage, souplesse, reprise, pas de hoquets = rien !

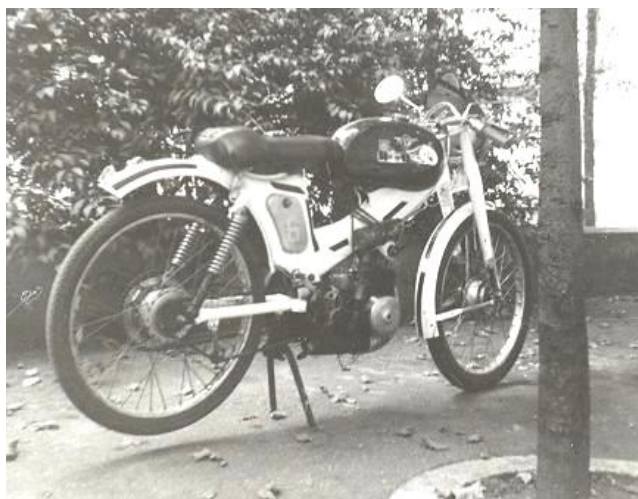
(ndlr : Les Concentrics sont maintenant équipés de gicleurs de ralenti interchangeables et on peut trouver des boisseaux inusables et des flotteurs « pleins » qui ne craignent pas les fuites)

Comment en suis-je arrivé là ?

Par Jean Pirot

Dans l'éditorial de ce numéro, vous avez pu lire une espèce de plaidoyer comme pour exorciser les potentielles pannes. Mais ça ne me semble pas suffisant. À titre personnel je ne roule qu'en ancienne ou à ancienne depuis toujours (il y a eu deux exceptions, il y a 35 ans). Aussi voulais-je tenter d'expliquer (et de m'expliquer) le pourquoi de la chose.

Les premières concrétisations de ma passion pour la mécanique apparaissent sur les bancs du collège, en 1962, avec mon pote de toujours. Dessins, échanges, petits moteurs d'aéromodélisme et puis, deuxième tasse achetée 1000 anciens francs (1,5 €). C'est cette machine qui m'emmènera dans un grand voyage aventureux de Granville au Mont-Saint-Michel et retour. Je crois que cette Motobécane aura tout subi. Rabotage de la culasse, ouverture des transferts, échancrure du piston, gros carbu, bobine de voiture, modification du variateur de vitesse, allègement de la partie cycle mais aussi, quelques gamelles, quelques frousses et ce sentiment merveilleux de prendre la route.



Ci-contre : le « racer » susmentionné. On admirera les garde-boue de Solex pour alléger la machine et la bobine fixée par un sandow (prononcer sandove).

Car, derrière la musique (je devrais dire le miaulement) de ma meule, derrière cette odeur de mélange à 4%, il y a aussi la culture de ma jeunesse avec les tournées de la Prévention Routière pour sensibiliser les jeunes aux réalités de la route, l'étude des panneaux de circulation, les aventures de Michel Vaillant, les Starter Essais de Spirou, la Croisière Jaune, les récits de grands voyages en 2 CV, la Panaméricaine, la Nationale 7 de Charles

Trenet, le départ en épi des 24 heures du Mans, les cartes Michelin... toute une imagerie qui magnifiait l'automobile, la route, l'aventure...

De fait, après avoir changé au bord de la route le joint de culasse de ma LX200 Gnome-Rhône (joint refait avec du papier journal et de l'Hermétic, cette glue noire d'avant les pâtes silicones), j'ai repris les 17 tournants de la Vallée de Chevreuse et suis rentré sans encombre à Paris. C'était ma première vraie panne, nous étions en 1969. L'été suivant, j'avais troqué ma LX 200 contre une surpuissante L4C Motobécane dont le bicylindre 350 cc m'avait emmené de Paris en Bretagne. Faire 540 km vêtu d'une veste de velours, d'un petit casque « bol » et de chaussures de ville ne m'avait pas fait peur, même si la pluie m'a accompagné d'Alençon à Dol-de-Bretagne.

Ce voyage m'a apporté une telle sensation de liberté, un tel plaisir de conduite que je ne suis pas près de l'oublier !

Ensuite, je fis un grand pas en avant en achetant ma première Anglaise : un B33 gréé façon « course », avec carénage.



À droite, la LX200 (du Domaine, bien sûr !)



Ci-contre, ce ne sont pas les J.O de 2024 mais le Champ de Mars en février 1969. Vous pouvez admirer les plaques de glace et la L4C.

Ce B33 m'a conduit à Taizé par deux fois, dans les Côtes-du-Nord et une fois au Mans où, une amie et moi allâmes voir... une de ses amies (et non les 24 h). La pauvre subit le martyr sur la selle dosseret pas adaptée du tout au duo et je rentrai seul à Paris. Ce fut moindre mal car une pluie surabondante eut raison de la machine qui callait dès que j'essayais d'accélérer puis qui callait tout court et que je poussais et que je poussais et que j'arrivais à relancer dans une descente... Il me fallut la journée pour arriver à Trappes

(200 km d'effectués) dans la banlieue parisienne. Alors que je poussais encore, un automobiliste vint à s'arrêter, me proposa de dîner chez lui (la nuit tombait) et de dormir au garage, dans sa camionnette. Il était motocycliste (les motards étaient exclusivement les pilotes de la gendarmerie ou de la police). Au dîner, sa grand-mère l'admonestait en lui disant qu'avec l'argent qu'il mettait dans ses motos, il aurait pu s'acheter une bonne voiture. Mon hôte me lançait des regards complices et riait aux éclats... Le lendemain, le B33 était sec et rentra sans encombre à la maison, sur un filet de gaz...

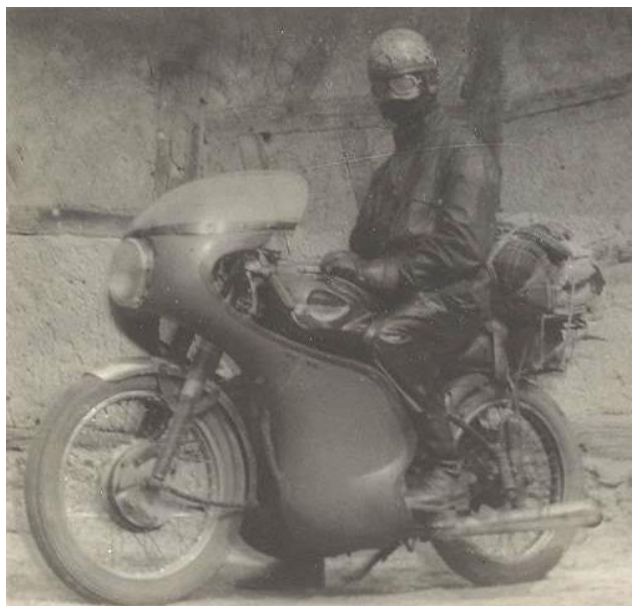
Le B33 sur la route de Taizé. Vous ne remarquez rien d'étonnant ?

Une fois encore, la magie de la route avait opéré en moi. J'avais fait cet interminable trajet sans fatigue (j'étais jeune), sans peur et véritablement enveloppé de nature et ravi de cette rencontre.

Hélas, je dus me séparer de cette superbe machine pour des raisons *phynancières*. Je me retrouvai sans motocyclette. Ayant passé la plus grande partie de ma vie à l'abri de la richesse (pour reprendre la belle expression de Jivaro), j'ai alors roulé exclusivement dans des autos achetées entre 150 et 2000 francs (2 CV, Traction, 404, Combi Volkswagen, DS). J'ai sillonné la France en tournée d'orchestre, en balade avec des amis, en trajets familiaux, roulant surtout de nuit (les routes sont plus fréquentables de nuit). Rouler de nuit en DS était vraiment un plaisir, je ne pouvais pas me permettre une auto moderne et fiable, comme on dit mais aucun de ces véhicules ne m'a trahi.

Jusqu'à que, jeune père de famille, j'achète avec la bénédiction de ma souris une merveille : une authentique fausse Goldstar (un B31 déguisé en DB34) qui me fit découvrir le Garage du Canal et Marc Raymondin... Nous étions en 1976.

Le bonheur des trajets à moto était de retour, non que je me fusse ennuyé en DS mais, la moto ! Alors, pour moi l'alternative n'existe pas : la remorque ou la néo-rétro : NON, la Route : OUI !



Les Filtres à Air

Par DanyVincent

Rouler avec ou sans ?

D'origine, il n'y en pas, juste un petit cornet. Peut-être le climat humide anglais plaque-t-il plus les poussières au sol que chez nous ???

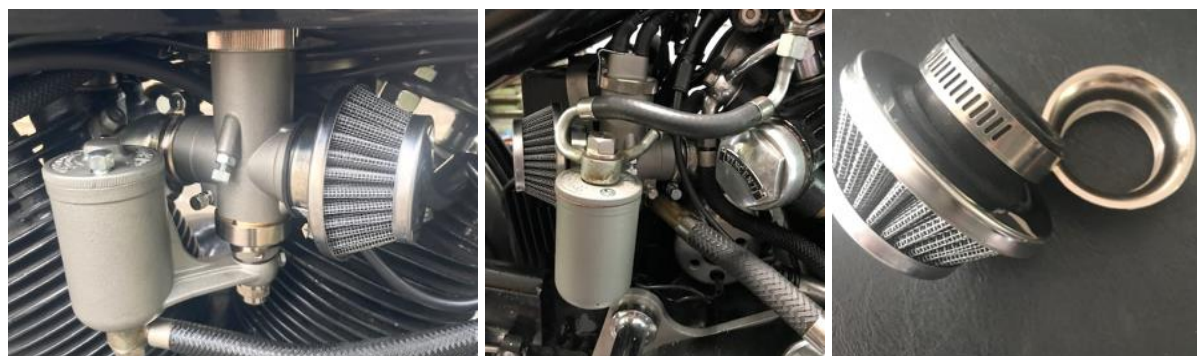
J'ai un ami qui possède une ré-aléuseuse pour cylindres moteurs. C'est un spécialiste Ducati mais il réalèse un peu ce qu'on veut et j'aime bien le faire avec lui. Lorsque qu'un client arrive chez lui, immédiatement il lui dit (si c'est le cas) : "Ah, tu roules sans filtre à air !". Et c'est vrai qu'on le voit tout de suite aux rayures verticales causées par un élément dur (grain de sable). Et c'était le cas de 2 de mes Vincent, pourtant je ne fais que de la route !

C'est de là que j'ai monté des filtres sur mes motos et lorsqu'il est arrivé que je déculasse, je n'ai pas vu ces rayures.

Pour les Concentric et les Monobloc, il existe des filtres KN qui se vissent directement sur les filetages (feked.com). Il y a aussi les filtres Volkes, en forme de camembert noir qui sont *period correct* (ou presque) pour ceux qui ne veulent rien de moderne, je ne sais pas si on les trouve encore...

Pour installer les KN de CB125, il suffit de retirer le petit cornet et de les mettre à la place, le collier de serrage est fourni.

Pour les Pré-Monobloc, les filtres de CB125 Honda en diamètre 36 mm conviennent parfaitement et sont discrets (à la Bécannerie, par ex.).



Enfin, pour les *enclosed*, Black Prince ou Knight, on peut utiliser un coude d'admission BMW des années 80 pour le carbu avant et déporter le filtre qui sinon buterait dans le carénage latéral. Il a juste fallu écraser un peu celui d'admission pour que le panneau latéral de carénage (enlevé sur la photo) puisse être mis en place correctement. En mettant ces filtres cela n'a pas modifié les réglages carbu.

C'était juste mon avis...

Proprement fascinant !

Par Ernie Lowinger (photos Ernie Lowinger)

Le problème n'était pas simple. Quand nous sommes repartis de la station-service, à Reims, j'ai noté que le moteur ne tournait pas rond aussi ai-je demandé à Gill si elle pensait qu'il y avait un doute sur l'essence, ce à quoi elle me répondit que non puisqu'elle avait utilisé la même et que son moteur se portait bien.

Les choses se sont alors dégradées graduellement, jusqu'à ce que le moteur ne tourne plus que sur une patte, à moins que je n'ouvre les gaz en grand, ce qui le faisait partir plein pot sur les deux cylindres. Nous arrivâmes ainsi à Bar-sur-Seine. Le moteur démarrait sans souci bien que ne tournant que sur un cylindre, mais, le matin suivant, il a fallu que je sois poussé par le chef cuisinier et le concierge de l'hôtel ainsi que par un passant pour que le moteur daigne démarrer et que nous puissions avancer jusqu'à la prochaine prise d'essence.



Je voulais maintenir le moteur en marche mais Gill déclara que c'était une mauvaise idée. Il n'avait pas été si difficile de le mettre en route. Cependant, une fois encore le démarrage ne put se faire qu'à la poussette avec l'aide de trois nouveaux passants. Toutefois, nous pûmes arriver à « Évasion Tonique » où je pris le temps de me pencher sérieusement sur la question.

J'ai commencé par changer les bougies, contrôler les carburateurs sans découvrir de problème, aussi décidai-je de changer la magnéto (j'en ai toujours une sur moi au *kazoo*)... aucun progrès.

Une petite visite à la distribution me sembla opportune et je découvris à cette occasion que l'arbre à cames arrière avait glissé sur son axe. Fort heureusement, je m'étais douté du coup et avais demandé à Vincent Speet de m'en apporter un. (*ndlr : Vincent Speet est un spécialiste hollandais de la Vincent*). Je l'ai monté sous la supervision de nombreuses personnes présentes ce dimanche après-midi. Quand l'engin est parti au quart de tour, la joie s'épanouit sur les visages de mon public.

Ernie s'explique avec son carburateur avant. Notez le chiffon « H.R.D. » et l'inévitable flaque d'essence.

Dans le cas de Gill, quand nous étions à Tübingen, elle a signalé que son lève-soupape dysfonctionnait. L'examen nous apprit qu'effectivement, il n'opérait que sur le cylindre arrière (celui qui est utile pour la mise en route). De fait, Gill découvrit qu'en utilisant ainsi le décompresseur, elle arrivait à mettre le moteur en route au premier coup de kick à chaque fois.

Le problème, c'est que sur la route du retour en Angleterre, le lève-soupape se mit à refuser de fonctionner sur les deux cylindres.



Aussi, s'appuyant sur l'expérience acquise lors de la phase précédente, Gill s'appliqua à passer doucement la compression jusqu'au bon cylindre afin de pouvoir faire démarrer sa machine au premier coup de kick !

Une fois arrivés, j'ai ouvert le carter de distribution et constaté que les axes sur lesquels les leviers de lève-soupape s'articulent s'étaient simplement cassés et étaient tombés en petits bouts dans le bas du carter (*ndlr : frisson rétrospectif*).

Miraculeusement, les dégâts se sont arrêtés là. L'explication de cette casse est qu'il n'y avait pas de bagues à l'arrière des deux arbres à cames !

Maintenant est venu le temps des réparations...

Une petite crevaison de temps en temps ne fait pas peur à Ernie... car, à l'instar de Jacques, il a écouté les conseils d'un spécialiste !



Après les croisements de soupapes, les mots croisés

Par Philippe Abonyi

Solution du MOTOS CROISÉES - VOCF 08 :

I : Viscount. **II** : Osciller. **III** : Ligatura. **IV** : Ad. Lan. **V** : Nova. ecS. **VI** : Triturai. **VII** : Ment. Art. **VIII** : Tati. **IX** : Trash. Ei. **X** : éoG. Amer. **XI** : Uberisée. **XII** : Résistes.

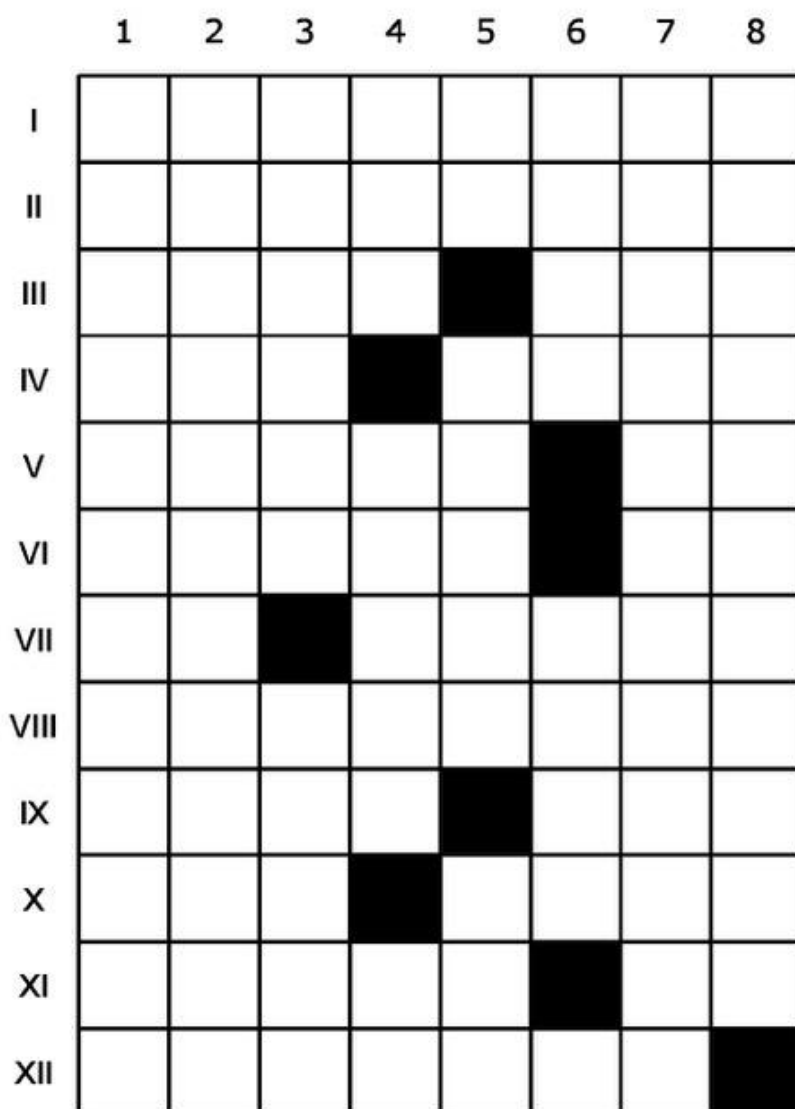
1 : Volant moteur. **2** : Isidore. Robe. **3** : S.C.G. Vintages. **4** : Ciabattas. Ri. **5** : Olt. Thaïs. **6** : Ululerai. M.S.T. **7** : Neracar. Eeee. **8** : Transitoires.

Ces solutions avaient été annoncées pour le numéro 53 mais ce sont les solutions du 07 qui y sont parues. Dépêchez-vous de rouvrir votre LGE-52 pour vérifier vos réponses !

MOTOS CROISÉES - VOCF 09

HORIZONTALEMENT

I : Nom d'un recordman sur Black-Shadow ou prénom d'un ilien de roman. **II** : Le bouche à oreille fait partie de son quotidien. **III** : Astor peut-être mais plus Italien que Piazzolla. Titre obtenu par John Surtees. **IV** : Zone de réception pour une poussée éolienne améliorant la vitesse de la moto. Engage. **V** : Des actes manqués. Lac au bord d'un zoo. **VI** : Poncifs lorsqu'ils sont communs. Maillon creux.



VII : Fera une belle jante au chimiste. Fis travailler une bâtarde. **VIII** : Ont accouché d'une Métisse. **IX** : Le seul anglais. Toujours logé au-dessus d'une chambre bien chauffée. **X** : Duo raté. Plateau de fromages. **XI** : Cochonne. Termine toujours premier. **XII** : Inversé : capitale pour les Chypriotes.

VERTICALEMENT

1 : Titre auto-proclamé par Lucas (en V.F. et en 4 mots). **2** : Moto-Guzzi exceptionnelle qui a malheureusement peu couru (en V.O. et en 2 mots). **3** : Donne la pêche et pas seulement aux scooters. Ils sont un pneu crevants ! **4** : Passage dans un tunnel. Véhicule de course à 2 roues et traction avant. Comment aurait-elle pu se retrouver génisse sans bouillir ? **5** : Pas acatène, épelé et renversé. Mélangeas en sens inverse. Mauvais point de chute. **6** : Placée chez le notaire. Cratère d'origine germanique. **7** : Prend nos rêves pour la réalité. **8** : Manx de route en langage courant (2 mots).

Mai 2024, les 30 ans des coupes moto Légende

Par Éric Guillot

Dijon fêtait fin mai les 30 ans des coupes moto Légende.

J'ai découvert cette manifestation grâce aux membres de mon club régional, « les vieux pistons du Cotentin ».

Ma première participation en tant que visiteur remonte à 2008 quand, jeune permis, nous prenions nos modernes et nous traversions la France dans la journée pour admirer motos et pilotes sur les courbes généreuses du circuit de Dijon – Prenois. Après plusieurs années en tant que visiteurs, nous décidons de changer de braquet.

En 2017, notre club « les vieux pistons du Cotentin », rodé dans les expositions qu'il organise dans la région de la Manche, décide de participer et de s'inscrire en tant que club et de plus, faire rouler sur la piste quelques machines de celui-ci.

Dès cette première année d'exposition, nous gagnions la coupe des clubs. Que du bonheur.

Après plusieurs années et roulage sur la piste avec mes différentes motos (BSA 650 A10, Norton 16H de 36) et dès mon acquisition de la 1000 Vincent Rapide C Touring, je décidais donc de m'élancer sur la piste mythique du Circuit Prenois.

Quel Kif, vitesse, freinage, que du bonheur... sur cette machine mythique.

L'année dernière, j'ai roulé avec ma dernière acquisition un 500 COMET avec double allumage de chez notre ami François GROSSET. Idem, je me suis éclaté dans les courbes du circuit.

Membre depuis peu du club Vincent, j'ai participé à l'exposition de Dijon en Mars dernier et passé 3 jours avec certains des membres du Club Vincent France. Convivialité, je ne reviendrai pas sur cette exposition si bien décrite par Didier et notre cher président.

En discutant, nous évoquons le prochain événement et je m'aperçois que plusieurs membres participent aux coupes.

Thierry entre autres est lui aussi un adepte des coupes. Nouveau membre depuis peu comme moi avec une 1000 Vincent, nous nous proposons de nous retrouver à Dijon sur la piste (catégorie F).

Je vous propose donc de partager quelques moments que nous avons partagés, Thierry et moi, durant ses deux jours.



Un voyage de
600 km nous
attend

J'ai opté pour une tente de toit que nous allons utiliser pour la première fois à Dijon.

Thierry est arrivé en fin d'après-midi vendredi soir et s'est installé juste à côté de notre club « Les vieux pistons du Cotentin ».



Thierry a trouvé son emplacement, juste derrière celui-ci, on voit ma tente de toit dépliée. (il est tout proche de nous ...)



Thierry, lui a opté pour dormir dans sa remorque. Le confort est là avec matelas et oreiller. Le côté Face des vieux pistons du Cotentin, le cercle est installé avec la table pour les apéros.



Cécile, mon épouse prépare son thé, on peut pas dire qu'il fait bien chaud malgré le soleil.



**Côté Pile (côté visiteurs)
Exposition des vieux pistons du
Cotentin.**

Les choses sérieuses peuvent commencer :

Le « contrôle technique » pour moi et pour valider l'équipement du motard (nouveau cette année, le pilote doit présenter sa tenue et ses équipements de sécurité, gants, casque intégral, blouson, pantalon, bottes etc.) et les équipements de la moto (freins, tension de chaîne, adhésif sur les tous les équipements à risque de dispersion en cas de chute, état des pneus, fixation du pot et pour finir fixation par fil de fer des béquilles. 4 pour la Rapide).



Les deux Vincentistes sont sur la grille de départ, remarquez les deux numéros F650 et F651 qui se suivent, coïncidence !!!

Retour au Bivouac après 6 à 7 tours de piste durant les 20 minutes allouées avec Cécile en passagère. Que du bonheur.

Thierry a le sourire, dommage que depuis deux ans, le casque intégral est obligatoire mais on le voit bien



Encore une belle année 2024 aux coupes moto légende malgré un temps maussade où l'occasion de rouler avec un ami Vincentiste, sur le bitume du circuit, a été une fierté et un partage d'émotion intense.

À revivre avec d'autres Vincentistes sur la piste ou sur les stands des clubs. Avis aux amateurs.

Trophée du Tigre, suite des Lauréats

Nominés pour 2017:

Trophée du Tigre :

Nominés :

Alan Wright pour sa puissance musculaire qui dépasse celle d'un démarreur standard et vainc la résistance d'un axe de kick au point de le briser.

Dominique Ranson pour s'être sacrifié en venant au rallye sans sa Vincent et en prenant une humble BMW pour assurer ses compagnons de route de la supériorité de la Vincent sur les autres machines.

Trophée attribué pour l'année 2017 : **Dominique Ranson**

Plume du Loup :

Trophée attribué à l'unanimité à Frédéric Boissier pour ses articles qui mêlent art, technique et poésie.

Frédéric Boissier



Trophée du grand Timonier :

Il a été remis à **Dany Vincent** au rallye du Bec-Hellouin (2016).

Il n'a pas été donné au rallye de Morteau (2017).

Le président déclare que le trophée doit être donné au rallye à quelqu'un de présent et qu'il n'est pas à décerner à l'assemblée générale.

Histoire de pouvoir dire : « J'étais à Paris lors de l'ouverture des JO 2024 »

Par L'Arlésienne

Mi-juillet 2024, de retour du Rallye VOCF en Auvergne, l'envie d'une bonne longue balade en solo me taraude. Le Norvin a 2000 km de rodage et de mise au point sur les routes du Sud-Ouest. Il est temps de le savourer sur longue distance.

La télé nous parle en boucle de la cérémonie d'ouverture des JO... Ni une ni deux, quelques affaires au fond d'un sac, quelques outils au fond des sacoches, huile, pression des pneus, tout est bon.

Quelques villes étapes rentrées dans le GPS, autoroutes interdites et programme écolo touristique qui réserve toujours quelques belles surprises.

Arriver chez *Godet Motorcycles*, à Malaunay le 26 Juillet dans la matinée, est un premier objectif, ensuite je prévois de filer sur l'Est de Paris retrouver épouse et enfants.

25 Juillet tôt : Temps gris et maussade. Contourner Toulouse avant la cohue du matin et c'est parti. Le moteur ronronne, 3000 tr/min, 90 km/h. Arrêt toutes les 2 heures pour dégourdir les jambes et le postérieur (j'avoue que la selle est spartiate, même avec une sur-selle en « gel ») et puis, tous les 200/250 km pour l'essence. Nationales et Départementales déroulent leurs rubans, il n'y a pas trop de circulation et finalement on n'y traîne pas trop, on « tient » une bonne moyenne, durement et péniblement pénalisé par les « ralentisseurs » qui fleurissent dans tous les villages, si ce n'est en rase campagne. Cahors, Brive, Limoges, Châteauroux, Orléans. Arrêt casse-croûte sur la place d'un petit village, le ciel est bleu, il fait bon à l'ombre.

Il est parfois difficile d'éviter les grandes villes et rater l'entrée sur un tronçon de voie rapide, et vous vous retrouvez englué dans une ville inextricable. Je devine au loin les tours de la cathédrale de Chartres, je passe Dreux.



Évreux n'est pas loin et il se met à pleuvoir. Mettre la tenue de pluie, et c'est reparti.

Je ne sais plus trop quelle heure il est (ma montre de guidon s'est « envolée » du côté de Limoges, peut-être à cause des quelques vibrations que distille le Twin) ; mais le ciel s'assombrit et la pluie s'intensifie.

Alors que je contourne Évreux, par la voie rapide (funeste erreur à cause de la pluie diluvienne et de la circulation intense qui m'entoure !), je rate une sortie et me retrouve piégé sur ce long ruban monotone. 25 km à faire jusqu'à la prochaine sortie un peu avant Louviers.

La sortie est enfin en vue, la moto se met à ratatouiller. La pluie diluvienne aurait-elle fait son œuvre sur l'allumage, ou alors... ? Mais oui, l'essence !!! Quand ai-je fait le dernier plein ??, 250 ou bien 300 km ? Je ne sais plus trop. Un seul robinet sur ce réservoir et il n'a pas de position réserve. Me voilà bien.... Je sais que quelques membres du VOCF sont dans la région, mais si tard le soir, à moi de trouver une solution, demain sera un autre jour pour les ennuyer, si nécessaire.



À Acquigny (*ndlr : 30 km de chez les Pirot, 20 km de chez Philippe, quelle bêtise de ne pas avoir appelé !*) le village collé à la sortie de la voie rapide, il y a un hôtel restaurant, la moto ratatouille, mais m'y conduit. « Il y a une chambrette au fond du jardin de disponible et on vous servira à manger si vous faites vite » me dit l'hôtesse.

L'Hostellerie d'Acquigny m'offrira un havre de paix réparateur pour la nuit.

L'abri bois du four à pain un doux garage pour ma monture. Bilan de la journée, un peu plus de 650 km et pas de soucis majeur, si ce n'est, un bon mal aux fesses et quelques douleurs au poignet droit, ce doit être dû à l'âge !!!

26 Juillet : Nouvelle journée sous un grand ciel bleu. Le réservoir est vide. Les hôteliers au demeurant très sympathiques me dépanneront d'un peu d'essence, de quoi gagner la première station à quelques kilomètres.

Et, c'est reparti. Passer et éviter Rouen par l'Ouest, en prenant un de ces bacs gratuits qui officient en Normandie, tout le long de La Seine. Passer devant le Château de Robert le Diable, prendre le bac à La Bouille. Sur l'autre rive, débarquement à Sahurs et par des vicinales rejoindre Malaunay, loin des encombrements et travaux de Rouen.



Accueil toujours aussi sympathique chez Godet. Malgré le départ de François Guérin et Bruno Leroy, l'atelier tourne, sous la houlette de Julien Carton et Jérémy Lebreton, deux nouvelles recrues sont là.



Pas mal de restaurations en cours, quelques projets spéciaux, une EVG rutilante s'apprête à être « mise en caisse », destination les USA. Tiens, sur un établi des pièces « spéciales » pour la transmission du basset d'Hervé et Marie-Laure.



La fin de matinée nous fera la surprise de voir arriver Stéphane Membré, en route pour un WE cycle cariste, son Tricycle Vincent sur remorque et Jean-Louis Petit avec son beau Norvin vert récemment équipé de magnifiques disques.


(à suivre)

Revue de Presse

Une rubrique qui si vous le voulez restera irrégulièrement mensuelle

Par Didier Camp



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.

Cher Lecteurs,

Revues de presse de plus en plus difficile à écrire. Beaucoup de revues hebdomadaires et mensuelles adoptent un rythme allégé l'été, ou quittent définitivement les rayons.

Mes sources d'informations se tarissent. « Mon » Magasin Presse a fermé avec l'arrivée de l'été, et rouvrira ses portes avec la venue de l'automne, transformé en *coffee shop*... (*ndlr : le monde évolue*) Quant à l'accès Web à un site d'information spécialisé... je n'y ai plus droit, le fil de la toile s'est volatilisé... happé par une restructuration...

Mais ma quête continuera...

ANGLAISES EN GÉVAUDAN (48)



▲ Notre ancien confrère Jean-Pierre Persohn est venu de Gironde avec sa Norton 750 S MkIV Commando de 1974. « C'est une "fausse S", la vraie ayant été fabriquée en 1969 et 1970 ».



La Vie de la Moto, n°1251 du 1^{er} août 2024 :

Page 20 : Anglaises en Gévaudan. On y apprend que Jean-Pierre Persohn (membre du VOCF) est venu de Gironde avec sa Norton 750S Mk IV Commando de 1974.

« C'est une fausse S, la vraie ayant été fabriquée en 1969 et 1970 » dit-il.

Page 39 : Journées Moto Classiques à Croix-en-Ternois. Serge Vollard y était. Il s'apprête à rejoindre la prégrille, au guidon de sa splendide Vincent Egli de 1969 « Cristalline ».



La Vie de la Moto, n°1252 du 15 août 2024 :

Page 09 : Rubrique « Sur le Vif ».

De Toulouse à Paris en Ancienne.

(ndlr, certains le font, et n'hésitent pas à le faire savoir... la faute de français).

OK, c'est une BSA de 1958 réalésée à 400 cc, mais elle roule !! et lui n'a pas peur de la faire rouler.

(ndlr : les amateurs (nombreux) de BSA, du VOCF envieront la balade)

SUR LE VIF DE TOULOUSE À PARIS EN ANCIENNE

1 500 bornes pour une partie de boules !

« Elmo, on t'attend pour une pétanque aux Buttes Chaumont ! » Et voilà comment un beau matin de juillet, Michel, alias Elmo, a démarré sa BSA M20/B31 de 1958 pour monter à la capitale retrouver ses vieux potes l'invitant à jouer aux boules.

Le parcours
4 jours
1511 km



À mi-gaz, le brave monsieur tout fou de l'origine B31 roulement prend à 85 km/h de croisière...

BSA M20/B31, une moto pour l'aventure

À l'origine, la moto de Michel était une BSA M20, un mono 500 cm³ à soupapes latérales produit entre 1937 et 1955. La sienna est une des dernières dates de 1958 en service dans les administrations. Quand il l'a achetée il y a quelques années, elle est équipée d'un moteur de B31 de 1953, un monocylindre culbuté de 350 cm³. Bien fatigué, la moto a besoin de soins et Michel la retape en réalésant le cylindre à 400 cm³ accouplé à un piston de Triumph T140. Amateur de Ducati, il est passé à l'anglaise avec une T140 avec laquelle il a déjà accompli un tour de France en faisant des étapes chez ses potes du forum motor-anglais.com. Avec son réservoir de 12 litres et une consommation moyenne de 4,5 L aux 100 km, Michel fait une pause environ tous les 200 km pour faire les niveaux du bonhomme et de la machine et regarder la carte. Dans ses sacoches, il emmène quelques outils de première nécessité, un bidon d'huile, un condensateur d'allumage, des câbles et des serre-câbles de secours, une bougie et une chambre à air.

15 août 2024 - La Vie de la Moto n° 1252 - 9

Page 30 : 9^{ème} *Vuelta a España ! Via Andalusia !!*

Un Sudiste, membre du VOCF, y était. On apprend que la semaine de roulage en « 8 », avec retour à l'hôtel de départ, au milieu du « 8 », semble une très bonne idée.

En effet, dès le premier jour c'est l'hécatombe, et la Comet de notre ami Philippe W. fait partie du lot.

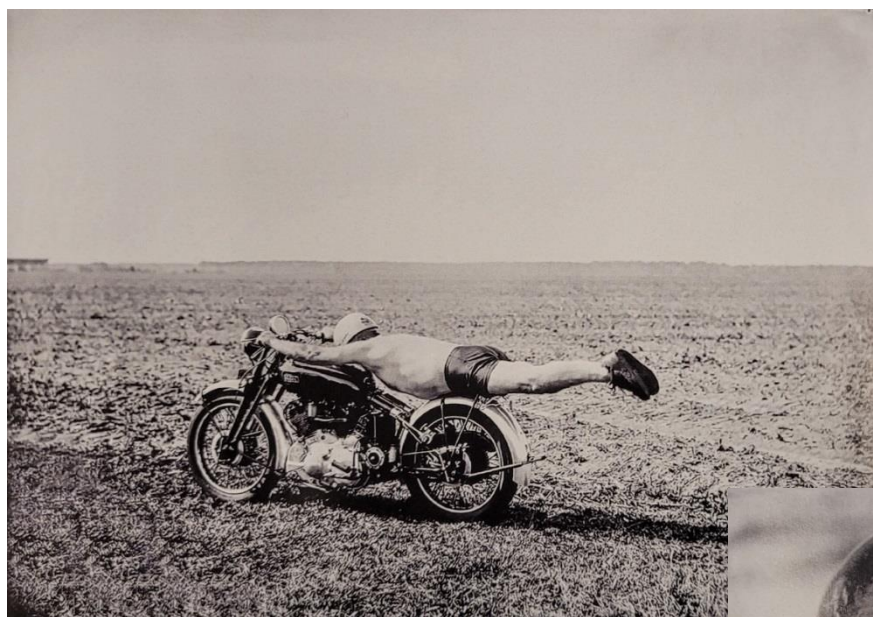
Mais, prudent, il était parti avec 2 motos sur la remorque... et a donc profité d'une belle semaine de balades.



Je ne manquerai pas de vous signaler, le **Moto Hero 049 de juillet août septembre 2024**, qui nous présente le livre de **Bernard Testemale : Art of Ride**.

En revenant à des procédés très anciens pour réaliser ses images de moto, auto, personnages, il rend un superbe hommage à ces univers émancipés (ndlr : *Qu'est-ce qu'un univers émancipé ? le monde évolue*). Des personnages, des engins uniques, immortalisés et, comme sortis d'un autre temps, sont réunis dans cet ouvrage inédit.

La Vincent n'y est pas oubliée...



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 19H30 :

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



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

Contact, Didier : didier.camp31@gmail.com – 06 52 89 84 57

Suite à désistements, restent quelques places



19 AU 25 MAI 2025 – RALLYE MOTO-CULTURE EN BOURGOGNE- RÉGION DES GRANDS VINS

Logement en gîte chambre pour 2 avec Sdb/WC privatifs. Une occasion pour aller aux Coupes Moto-Légende le samedi 25, nous en serons à 30 km environ. Places très limitées.

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



11 au 14 SEPTEMBRE 2025 – 49^{ÈME} RALLYE FRANÇAIS ET INTER-INTERNATIONAL

Ce rallye, première partie d'un rallye sur deux sites (France puis Angleterre) aura pour base pour la France, l'hôtel du Mont-Vernon dans l'Eure (27) Informations à venir.



Nouveaux membres

Bienvenue à Yves FROPPIER (68), Pierre DEBAUGES (31), Éric GENDRE (31)

Petites Annonces

Voir les conditions d'insertion dans les numéros précédents

- **PHILIPPE GUIJARRO VEND :**

Carter primaire racing genre *Black Lightning*.

Bon état/

Prix **250 €**

p.guijarro@orange.fr

NOUVEAU



- **ALAN WRIGHT DONNE :**

à qui vient les chercher deux caisses de *Fishtail*, l'excellente revue du Club Velocette.

alanandannie.wright@gmail.com localisation : Charente (16)

NOUVEAU

- **ROGER PIRONNET VEND :**

Rickman Triumph Trident préparée par Richard Darby.

Prix : **26 000 €**.

millevincent28@gmail.com ou 06 08 28 54 68

NOUVEAU



- **MICHEL HALEWYCK CHERCHE :**

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

- **JEAN-FRANÇOIS VALLAT VEND :**

Un échappement pour une Vincent *racing (Lightning)*, jamais terminée 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 VOCF. Faute de vente, il sera mis sur eBay.

Prix : **300 €**

jeff.vallat@gmail.com – +41 79 250 46 91 – WhatsApp bienvenu



- **ALAIN LIVET VEND :**










Norvin (ou Vinton). Moto neuve construite par le spécialiste bien connu John Mossey. belles Carillo, boîte 5 vitesses, 1000 cc, gros compteur de 5". 469 km, etc. Expertisée.

Prix : **65 000 €**

livet.alain618@orange.fr



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 rallye français, 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 :

Philippe Abonyi, Anthony Blight, Didier Camp, Éric Guillot, Paul Hamon, Ernie Lowinger, Dominique Malcor, Jean Pirot, Catherine Remillieux-Rast, Boris Roudenko-Bertin, Dany Vincent.

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