

LE LOUP-GARREAU

59

Électronique



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

Décembre 2024



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 :

Éditorial	3
Voyage en France avec une Vincent Rapide en 1948	4
Du Face-Book au Fesse-Bouc	8
Tourisme en Camping en Motocyclette	9
Vintage Revival	13
Picador, les essais préliminaires	17
Nouveaux membres	19
Batteries au lithium	20
49 ^{ème} rallye Vincent en France	22
Revue de Presse	24
Adhésion/Renouvellement de cotisation 2025	27
Manifestations à venir	28
Petites Annonces	29
Bonnes adresses	30



Ci-contre :
Chambon-sur-Lac (63)
lors du Tour du Massif
Central
du 22 au 30 sept. 2023

Photo de couverture (de Jean Boulicot) : Le Père Noël se modernise (lentement quand même !) : adieu traîneau et rennes et vive la moto pour les livraisons (les cadeaux seront riquiqui cette année, vu l'absence de sacoches ou porte-bagages) !

Éditorial

Et voilà une année de plus qui se termine.

La moyenne d'âge de nos adhérents va certainement prendre un an de plus et la relève des jeunes n'arrive pas très vite. C'est sûrement le point le plus négatif dans notre milieu.

Pourtant le prix des machines continue à descendre et par rapport à 5/10 ans en arrière, l'on assiste à une baisse d'au moins 30% si ce n'est plus. On trouve maintenant des machines (Rapide C) vendues vers 35/40 000 € et des Comet à moins de 15 000 €, certaines étaient à 20 voire 25 000 € il y a quelques années. Bien sûr, ce ne sont pas de petites sommes, mais pour les *twin*, on arrive dans les prix des motos européennes ou américaines neuves pour lesquelles le niveau d'utilisation n'est pas toujours le critère n°1 de l'investissement, surtout pour les dernières citées.

Cette baisse des prix favorise les ventes et il n'y a qu'à se rendre sur le site du www.vincenstpares.co.uk pour se rendre compte qu'il n'y a plus guère de machines à vendre (2 dernièrement) alors qu'il y en avait en moyenne une dizaine il y a quelques mois encore. Les amateurs en ont donc profité. Espérons que quelques (plus) jeunes en auront profité !

Mais est-ce bien leur rêve ? De ma longue période Restom où j'ai côtoyé des milliers de clients, j'ai fait le constat que l'amateur cherche généralement à s'offrir la moto ou la voiture qui l'a fait rêver lorsqu'il était adolescent. On voit peu de jeunes s'engager avec une Traction Citroën mais plutôt dans une Renault 5, alors qu'un adulte mûr ne fera guère cas d'une *youngtimer* mais lorgnera plutôt une voiture des années 50.

Et c'est la même chose pour la moto. Bien sûr, il y a des exceptions et espérons que nous en rencontrerons prochainement. Et c'est quand même un petit peu la tendance tout dernièrement.

Car là est le risque : lorsqu'on est plus âgé, chaque année qui passe peut rendre plus difficile l'utilisation (ou l'envie ?) de rouler à moto et on le voit bien aux rallyes où, maintenant, une vaste majorité vient, qui en camionnette, qui la moto sur une remorque, mais bien rarement en roulant. Ces derniers deviennent presque une exception.

Alors, si j'ai des vœux à formuler pour l'année qui vient, en dehors de la traditionnelle santé pour nous tous, pour le Club ce serait certainement celui de voir des jeunes nous rejoindre.

Nous avons tous, ou presque plusieurs motos, pourquoi ne pas les prêter à un jeune pour un essai, plutôt que de les laisser prendre la poussière dans un garage, voire ne jamais en sortir ?

J'ai eu l'occasion de prêter une de mes motos dernièrement à deux amateurs avertis, il me semble qu'ils ne l'ont pas regretté, d'ailleurs ils en ont acheté une peu après !

En attendant, je vous souhaite de joyeuses fêtes de fin d'année et espère vous revoir tous en bonne forme en 2025.

Dany

Voyage en France avec une Vincent Rapide en 1948

Par Anthony Blight (sixième partie)

Dimanche 4 juillet

Voici enfin le beau temps ! Merveilleux matin, ciel sans nuages, la brume du sud danse sur les toits et autour de la bordure des montagnes ; les cloches appellent à la messe et les martinets hurlent au-dessus de moi.

J'ai laissé tous mes vêtements lourds, sauf mes bottes étanches et suis parti dans mes vêtements de tous les jours. C'était absolument parfait. Le soleil était froid. La Vincent ronflait joyeusement, à travers la ville et la plaine au-delà, le long de la rivière Drac.



Plusieurs kilomètres sur différentes vallées et je me suis de nouveau dirigé vers l'est, en montant la plaine inondable de la Romanche.

Une route droite et presque plate avec les montagnes qui s'approchent de chaque côté, toujours plus près et plus raides. La rivière est maintenant encerclée des deux côtés, j'ai commencé à grimper et bientôt rencontré le paysage maintenant familier des pentes boisées et des falaises des Alpes tout autour.

Aujourd'hui, l'ensemble de l'atmosphère vibre de vie et les pentes herbeuses sont recouvertes d'un épais tapis de fleurs sauvages avec un merveilleux mélange de couleurs. La route était pleine de virages et le revêtement avait été récemment refait. Il y avait beaucoup de graviers plutôt inquiétants. Émergeant d'un tunnel, j'ai soudainement traversé un barrage énorme retenant les eaux de la haute Romanche dans un lac pas très imposant, bien qu'artificiel. Puis, j'ai dégringolé le long d'un petit ruisseau et je suis entré au cœur de l'Oisans.

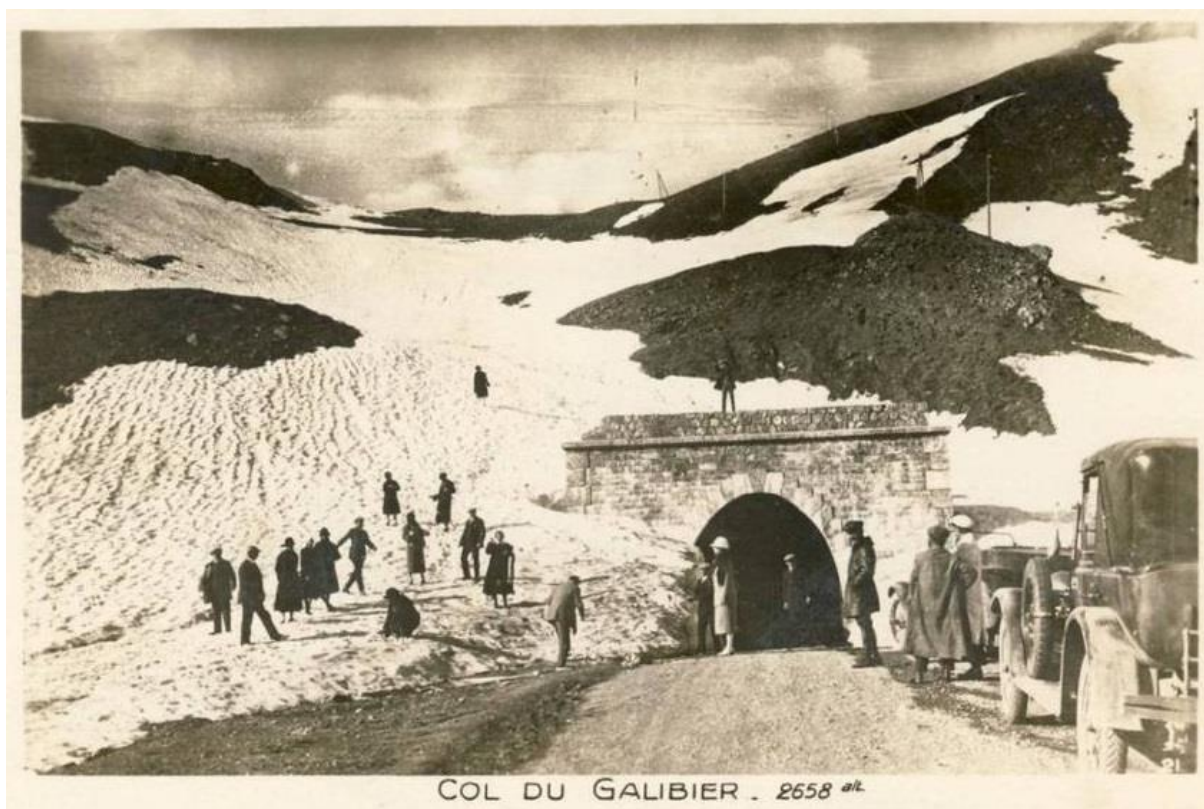
Puis, j'ai passé le village de La Grave et ensuite la montée finale jusqu'à presque la limite de la neige sur les routes en détérioration vers le Col du Lautaret – 6 500 pieds : la plus haute route que je n'ai jamais employée.

Mais les falaises étaient si hautes qu'il n'y avait pas beaucoup de vue, sauf en bas sur la longue surface de la peu profonde vallée, vers Briançon, le chemin que je devais prendre. À peu près six miles à rouler dans des sections plus plates mais certaines pentes étaient remarquablement trompeuses.

Plusieurs traversées terrifiantes dans des tunnels sombres avec des trous d'eau profonde et le gravier, très dangereux puisque l'on plonge dedans aussi aveugle qu'une chauve-souris, même avec les lumières allumées. J'ai rencontré un autre motocycliste anglais qui venait en sens inverse. Il a fait signe et s'est arrêté, alors j'ai fait la même chose, plutôt à contrecœur. C'était un gars de Manchester sur une Scott. Nous avons parlé pendant un certain temps, puis nous sommes allés un peu plus loin dans la vallée trouver un restaurant pour le déjeuner. Syd ne semblait pas vouloir autre chose que ma compagnie. Je me dis qu'il se sentait plutôt seul, ce qui n'est pas surprenant étant donné qu'il ne pouvait pas parler un mot de français. Quand nous avons eu fini, il a mentionné qu'il était en route pour le Col du Galibier qui est au-dessus de celui du Lautaret et le deuxième plus haut col d'Europe. Le col de l'Iseran, le plus haut à 9 000 pieds, était encore fermé car il y avait eu des chutes de neige anormales pendant la semaine, avec le froid. Nous avons laissé la Scott sur place et nous sommes montés tous les deux sur la Vincent, Syd a pu la conduire une partie du chemin.

Peu après le col du Lautaret, nous sommes passés sur une route entourée de neige, entassée haut sur chaque côté de la route, et inondée d'eau de fonte à environ 7 000 pieds.

Plus haut encore, nous sommes allés droit parmi les sommets et à 8 000 pieds avons atteint l'entrée du tunnel par la dernière crête : le col.



Nous avons garé la Vincent et grimpé un sentier escarpé jusqu'au sommet du sommet le plus proche. L'air raréfié m'a fait perdre le souffle en une trentaine de secondes. Mon cœur se sentait plutôt étourdi, en traversant douloureusement la neige par une journée brûlante et chaude en juillet. Mais en haut, quelle vue ! Nous étions au sommet du monde à 9 000 pieds, avec un panorama de sommets dentelés s'étendant sur des dizaines de kilomètres, crête après crête, neige scintillante, des massifs de granit émiettés et des glaciers qui s'étendent jusqu'aux vallées, bien en-dessous de la limite de la neige. Loin, du côté du nord, se trouve le Mont Blanc et, à l'est, les Alpes de la Suisse et de l'Italie, tous ces sommets étaient facilement identifiables grâce à une table d'orientation soigneusement placée là-haut.

L'altitude me donnait un curieux sentiment d'éloignement et de découverte, comme si j'entrais dans un monde différent qui ne semblait avoir aucun rapport avec ce qui se trouvait en bas. Il y avait des éléments de peur ainsi qu'une exaltation dans l'air, limpide et pur. Nous avons été tous deux submergés par une rougeur particulière et notre voix avait changée : il semblait que nous croassions comme des grenouilles. Ceci est nouveau pour moi : je ne ressentais aucun symptôme, mais j'imagine que l'atmosphère raréfiée en était responsable. Nos poumons semblaient comme tenus par des bandes de fer et nos têtes vouloir éclater. Heureusement, ces sensations ont disparu dès que nous avons perdu de l'altitude.

Nous sommes restés debout avec les dieux pendant une heure avant de descendre, avec la Vincent, en bas de la vallée. Nous avons retrouvé la Scott et nos bagages au restaurant et roulé vers Briançon, un étrange mélange de maisons anciennes et modernes construites sur une colline.

La montée au col du Galibier a dû consommer des pintes d'essence car j'ai dû en mettre 10 litres de plus à Briançon, 774 miles. J'ai rejoint Syd dans son hôtel et y ai dîné avec lui.

Le repas était plus cher que je n'aurais voulu mais ma demande pour un repas de 150 Fr a provoqué la consternation. J'ai dû payer 200 Fr ! Nous avons fini par manger végétarien. Après, nous avons sauté sur la Scott pour aller jusqu'au sommet de la ville, Scott qui hurlait dans le crépuscule pour arriver à un petit café avec une gentille vieille dame qui a fait bouillir de l'eau pour nous et nous regardait avec étonnement pendant que nous faisions nous-mêmes des bols de thé avec du lait condensé suisse.

Nous avons beaucoup apprécié ce moment.

Demain nous descendrons ensemble sur la Riviera, si tout va bien.



Aujourd'hui, je suis assez brûlé par le soleil. Briançon est un endroit étrange. À 4 000 pieds, on dit que c'est la plus haute ville d'Europe. C'était un grand centre de résistance pendant la guerre avec de nombreux fuytifs de Suisse et d'Italie.

Lundi 5 juillet

Une nuit bruyante ! Un robinet dans ma chambre fuyait sans arrêt et ma fenêtre ouvrait sur la rue avec des gens qui se disputaient bruyamment jusqu'à une heure du matin, et les réparations de routes créant un bruit infernal à partir de 6h30. Pire : à 6h30, il a aussi commencé à pleuvoir ! Et la brume s'est refermée sur la ville.

Une forte bruine s'est installée et a semblé se figer pour un bon moment.

Nous avons pris le petit-déjeuner dans la noirceur mais néanmoins décidé de partir, seulement parce que nous étions arnaqués par la direction de l'hôtel, à chaque occasion. Je n'avais pas choisi l'hôtel !

À 10h45 nous sommes partis : je me suis "engoncé jusqu'aux yeux" en portant tout ce que je pouvais rassembler de vêtements étanches. Nous avons sauté sur la route qui descendait la vallée de la Durance, vers Guillestre. Étant dans la partie haute de la vallée, nous avons traversé quelques endroits plutôt déserts, les routes étaient rapides et assez droites.

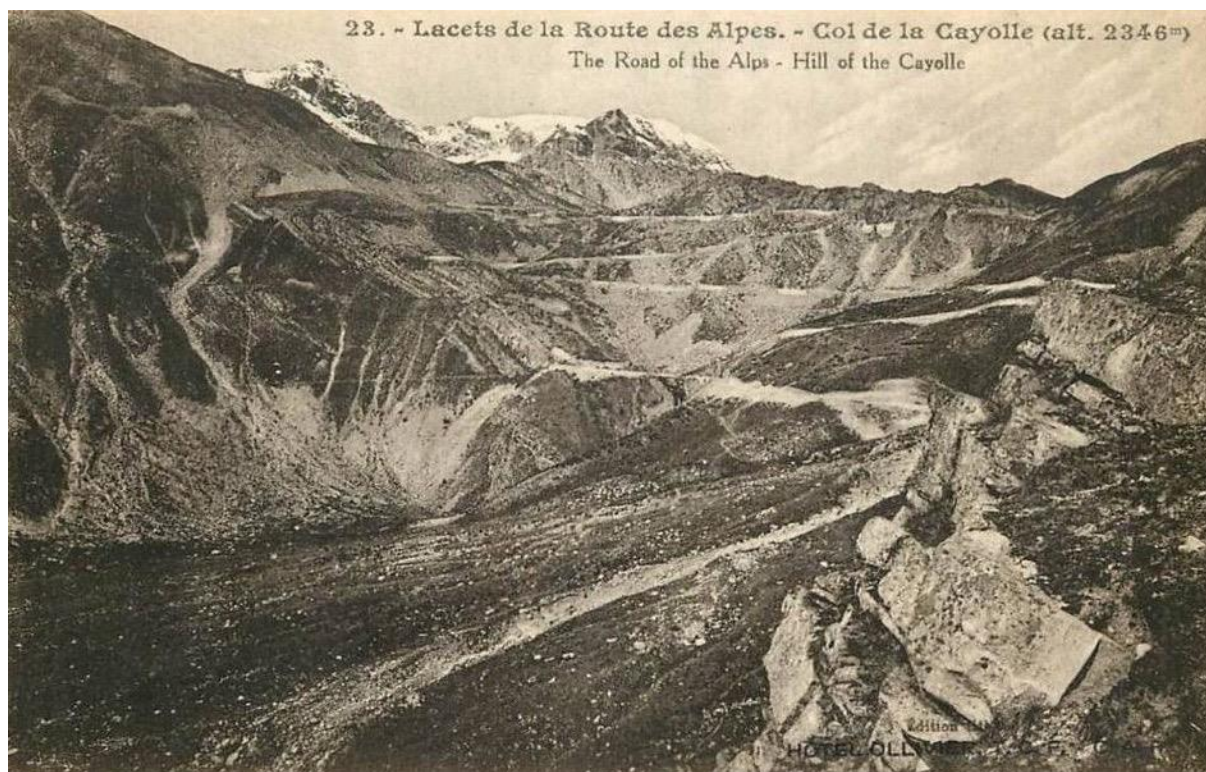
De plus, il y avait quelques zones où la route était sèche, ce qui était plus que nous aurions pu espérer. J'étais en tête et, à la fin d'une longue ligne droite, je me suis arrêté dans un garage à la recherche de Castrol pour en remettre dans la boîte de vitesses. Le garage n'en avait pas mais ce qui était plus surprenant c'est que la Scott avait disparu. J'ai attendu cinq minutes, puis je suis reparti en arrière sur la route, seulement pour rencontrer le type qui descendait très vite quelques minutes plus tard. Entre le moment où je m'étais arrêté, j'avais déjà parcouru un bon mile le long de la route, plus le temps de me retourner, j'ai dû rouler jusqu'à environ 90 mph dans une poursuite folle.

J'avais peur qu'il ne disparaisse complètement dans la nature, mais je le retrouvais bientôt. À ce moment-là, la Scott était bien loin de ma vue et un autre rush pour le rattraper m'a amené à Guillestre au milieu du marché local, juste à temps pour voir Syd se frayer un chemin à travers la masse importante de gens, juste en face. Tout était confusion, mais, comme d'habitude, mon klaxon a fait des merveilles ! Il était 11h45 et un arrêt pour le café s'est transformé en attente du déjeuner. Il était presque une heure avant que nous ne soyons repartis, à travers des petites rues étroites pour arriver droit dans l'attaque du Col de Vars (6800 pieds). La pluie était irrégulière depuis un certain temps, mais au moment où nous avons commencé à monter La bruine est revenue.

J'ai continué, il n'y avait pas grand-chose d'autre à faire. La route était plus raide et dans des conditions bien pires, certains passages étaient entièrement non fabriqués, recouvert de pierres en vrac et de gros cailloux et, dans certaines sections principalement près du sommet, de la boue épaisse, donc pour nous nous deux, des moments très désagréables. J'ai eu beaucoup de patinages de roue et utilisé la première pour presque tous les virages qui étaient difficiles et le moteur est devenu plus chaud que d'habitude. La route semblait se dérouler et s'enrouler pendant des siècles : en fait, elle n'est de 17 miles du bas au haut. Dans la pluie brumeuse il n'y avait pas d'occasion et encore moins d'incitation à regarder le paysage comme nous étions perdus parmi les falaises, les épaulements rocheux et la neige.

Il faisait très sombre au sommet. Un vent du sud-ouest soufflait fort, gémissant à travers les herbes. La Scott est arrivée environ dix minutes plus tard car l'eau avait bouilli dans le radiateur à 6000 pieds et Syd s'était arrêté pour laisser refroidir. Là-haut, le point d'ébullition descend d'un ou deux degrés et cela fait une différence pour le refroidissement.

Le trajet en descente était de 15 miles, les mêmes pistes glissantes et caillouteuses. Mon pneu avant ligné et le pneu arrière, plutôt lisse, glissaient partout dans la boue et me forcèrent souvent presque à l'arrêt. Après avoir zigzagué vers le bas des pentes supérieures nous avons longé l'inévitable rivière pour arriver plus bas dans la vallée et avons roulé ainsi sur de meilleures routes avec une arrivée à Barcelonnette à 2h30 : 1h3/4 pour faire 32 miles ! Et encore plus à venir immédiatement après avec le Col de la Cayolle, à 7500 pieds !



Frémissements à cette pensée, nous nous sommes arrêtés dans un café et pris un thé très réconfortant, puis encore sous la pluie, avons repris, dans les gorges habituelles et sur les pentes dénudées de la montagne, le même chemin caillouteux et tortueux, alternant entre la deuxième et la troisième. Nous avons croisé un cycliste belge qui réparait une crevaillon et avertissait son ami qui luttait plus haut contre la pente.

Enfin arrivé au sommet : un jalon de mon voyage, mon dernier col alpin. Adieu au Dauphiné et aussi, adieu au climat européen. C'est pratiquement la descente vers Nice, à 100 miles ! Bientôt, maintenant, je serai dans la zone méditerranéenne. En regardant ces derniers jours d'alpinisme il m'apparaît comme rien de moins qu'un miracle que j'ai évité une crevaillon.

Dix minutes de plus et le Scott sifflait à mon oreille avant d'apparaître.

Et maintenant, en route pour la Riviera. Plus de neige ! Au soleil !

Mais pour le moment il pleut encore et les routes sont très traîtresses. Douze miles en descente en roue libre sur la route de montagne en direction bien plus bas, dans la vallée. La brume s'éclaircit et une tache de ciel bleu apparut. Bientôt elle nous enveloppa et nous entrâmes dans un nouveau pays étrange : ensoleillé, sec et poussiéreux, chaud et vivifiant. Évidemment, il n'y avait pas eu de pluie depuis des mois ! À Guillaumes : 10 litres, 873 miles.

Du Face-Book au Fesse-Bouc

Rubrique SM Zoophile

Par Paul Hamon qui, du boubier de fesse bouc, nous sort quelques pépites...

...Et que les lecteurs apprécient, surtout Jean qui en redemande et nous fait remarquer que ces charmantes personnes légèrement vêtues sembleraient irréelles si nous ne savions pas que...



... à peine les photos prises, elles se rhabillèrent d'une façon plus conforme avec le climat local ! (la photo semble floue à cause de la pluie, bien sûr !).



Tourisme en Camping en Motocyclette

Cet article d'un spécialiste dit sur quels points porter son attention

Par Hervé Darde



En fouillant avec un ami dans de la vieille documentation, je suis tombé sur cet article paru dans Science et Vie, de juillet 1954. Cela fait écho au superbe témoignage du voyage en France de Anthony Blight et nous montre que pour nos aînés, partir en vacances à moto, c'était autre chose que mettre simplement la clé dans le contact !

Même si dans le fond, il est toujours d'actualité de préparer hommes et machines.

Bonne lecture !

Préférable aux transports en commun, ou en tant que machine de sport propre à de nombreuses sortes de compétitions, la motocyclette connaît une grande vogue, et ses dérivés, scooter et cyclomoteur aussi.

Mais sa plus heureuse utilisation c'est le tourisme. Sa maniabilité et son faible encombrement rendent la moto idéale pour les vacances. Elle se faufille partout, emprunte les plus petits chemins. On lui reproche de ne pas offrir de protection contre les intempéries, mais à la belle saison c'est encore un avantage que d'excursionner à découvert.

De 400 à 500 km par jour

Il est évident qu'une machine puissante est la plus indiquée pour le grand tourisme, surtout si l'on emmène un passager et si l'on envisage des randonnées en montagne. Le conducteur d'une 100 cc ou d'une 125 cc moderne, transportant uniquement ses bagages, peut tabler sur des étapes quotidiennes de près de 400 km. Une cylindrée plus importante permettra d'effectuer 100 km de plus, en transportant un passager. Des parcours journaliers de 500 km, c'est selon nous, même si l'on dispose d'une moto de 350 cc ou de 500 cc, la limite raisonnable. *(Ndlr : c'est déjà beaucoup !)*

Au-delà, ce n'est plus guère du tourisme. S'il est logique d'étudier son itinéraire avant le départ, il est, en revanche, peu judicieux de s'imposer une allure de route. Nous ne méconnaissons ni les joies de la conduite sportive, ni celles de la vitesse lorsque la route le permet, mais un voyage d'agrément, même sportif, ne doit pas devenir un raid.

Qui veut voyager loin ménage sa monture

Si puissante que soit la machine, un voyage de plusieurs milliers de kilomètres ne s'improvise pas. Il est indispensable de le préparer. Au cours des vacances, on va demander à la motocyclette des efforts prolongés et plus intenses que ceux qu'elle accomplit d'ordinaire.

Si l'on ne veut pas s'exposer à ce que cette période de détente soit gâchée par l'appréhension d'une panne, ou, pire, par la panne elle-même, une vérification mécanique minutieuse s'impose. Toute pièce douteuse doit être remplacée, qu'il s'agisse d'un organe mécanique, d'une enveloppe ou d'une chambre à air, de la chaîne de transmission, des garnitures de freins ou des câbles de commande.

Ces derniers, objet d'un examen très attentif, devront être graissés et les commandes les plus sujettes à ruptures (celles d'embrayage et de gaz) seront doublées par des transmissions complètes de secours accolées à celles en service au moyen de courts rubans de chatterton.

Grâce à cette précaution, on remédiera instantanément à toute défaillance.

On examinera avec les mêmes soins l'appareillage électrique : dynamo, câbles, conjoncteur-disjoncteur, batterie, ampoules de phare et de lanterne arrière, magnéto ou volant magnétique. Une batterie défaillante est une source d'ennuis graves, surtout avec un allumage Delco. On s'assurera qu'elle tient bien la charge, et on vérifiera le niveau de son électrolyte que l'on complètera s'il y a lieu avec de l'eau distillée.

La bougie, l'écartement et l'état des vis platinées, l'usure de l'aiguille du carburateur et le réglage de son gicleur sont également à considérer, sans parler des opérations d'entretien courant indiquées par la notice du constructeur.

La veille du départ, on graissera les suspensions et toutes les articulations pourvues de graisseurs à billes. L'huile de la boîte de vitesses et du moteur sera vidangée et remplacée, etc.

Pas de clé à molette

L'outillage de bord ne doit pas être trop abondant, mais soigneusement sélectionné et en parfait état. Ses clés fixes doivent permettre le desserrage de tous les écrous et boulons

L'usage de la clé à molette est formellement proscrit. En revoyant le matériel de réparation des pneumatiques, on préférera, pour la dissolution, une petite boîte à couvercle étanche, plus sûre et plus pratique que le tube en étain qui s'aplatit et à l'intérieur duquel la colle sèche

Quelques pièces de rechange paraissent utiles, sinon indispensables une attache rapide de chaîne, une bougie (ou un jeu de bougies), une chambre à air, quelques rayons, des écrous et boulons de dimensions courantes, un jeu d'ampoules électriques. Lorsque l'allumage se fait par batterie, il est prudent d'emporter une bobine, un condensateur et un rupteur de secours.

Il est recommandé de recouvrir la selle d'un coussin en caoutchouc alvéolé qui en augmentera le confort. Quant aux étourdis qui ont tendance à oublier de se ravitailler à temps, on leur conseille d'avoir en permanence une nourrice de carburant qui leur permettra, en cas de panne sèche, de gagner le plus prochain poste d'essence



Un problème : caser les bagages de 15 jours. Bien entendu chaque motocycliste complètera, en fonction de l'expérience qu'il aura acquise avec sa machine, cet aperçu très schématique.

Même si on compte coucher chaque soir à l'hôtel, il faut, pour un voyage d'au moins 15 jours, emporter des bagages : linge de rechange, accessoires de toilette, costume et chaussures de ville, imperméable, etc.

La composition de ce chargement personnel varie selon les goûts et les besoins de chacun, mais le problème de son arrimage rationnel sur la moto se pose pour tous.

Telle qu'elle est livrée par son constructeur, une machine classique se prête assez mal au transport de colis encombrants, surtout sur longue distance. Quand il existe (car la vogue de la selle biplace tend à le faire supprimer), le porte-bagages arrière n'est disponible qu'en l'absence de passager ; même ainsi, il ne peut recevoir qu'une mallette, ou alors il faut lui superposer une plate-forme munie de courroies, mieux encore, on peut y ménager des trous où l'on pourra fixer les crochets de sandows.

Dans le cas le plus courant, celui où l'on transporte un passager en *tan-sad*, on doit donc recourir aux sacoches de cavalerie ou aux coffres latéraux, ils sont assez spacieux pour les bagages d'un couple, mais c'est leur adaptation qui soulève des difficultés. À de rares exceptions près, leur montage n'étant pas prévu, il entraîne une transformation, parfois délicate si le cadre est à suspension postérieure de l'arrière de la machine.

Certaines motos sont munies, en plus du *tan-sad*, d'un porte-bagages supplémentaire, sorte de grille débordant nettement vers l'arrière, et sur les côtés de laquelle des supports verticaux permettent la fixation de sacoches ou de mallettes latérales. Celles-ci, pour ne pas gêner le passager, ne doivent pas être fixées trop en avant, mais il faut quand même déplacer au minimum, l'arrière, le centre de gravité de la moto en ordre de marche. Sans cela on compromettrait la stabilité et la précision de la direction.

Il faut aussi que la roue arrière reste assez accessible.

Toutes ces réserves doivent nous inciter à donner aux sacoches amovibles la préférence sur les mallettes fixes. On les choisira en cuir robuste plutôt qu'en toile caoutchoutée ou en moleskine.

Il y a quelques mois, la marque anglaise Triumph (imitée depuis) a monté sur le réservoir d'essence une petite grille formant porte-bagages. Ce dispositif paraît surtout approprié au transport des vêtements et accessoires susceptibles d'être utilisés en route, tels que les imperméables, les cuissards et les bottes étanches en nylon.



La remorque et le side-car autorisent un camping plus confortable

En matière de camping, les motocyclistes sont très avantagés sur les campeurs cyclistes et pedestres. La puissance de leur machine permet de transporter un matériel plus confortable et plus complet : tente à entoilage robuste avec tapis de sol cousu et double toit, matelas pneumatiques et sacs de couchage en duvet (bien préférables aux couvertures), récipients en toile imperméable pour le ravitaillement en eau et la toilette, réchaud, batterie de cuisine en matière plastique, etc.

En plus des avantages qui lui sont propres (indépendance, mobilité, vie au grand air, repos, etc.) le camping procure une économie considérable sur des frais. Au début, l'achat du matériel entraîne une dépense, mais, avec les tarifs hôteliers actuels, on amortit généralement en trois ans un matériel de qualité supérieure, celui qui, en définitive, revient le moins cher.

Il en est du matériel de camping comme des bagages : sa composition est affaire d'appréciation personnelle. Et là encore, la principale préoccupation réside dans son transport.

Sans doute, en se limitant au strict nécessaire, on peut arrimer ces colis sur la moto, à grand renfort de courroies et de sandows, mais le recours à la remorque ou au side-car, plus rationnel, assurera plus de confort en route comme à l'étape.

L'avantage de la remorque est de ne guère modifier l'encombrement latéral de la moto, donc de ne pas nuire à la maniabilité de l'ensemble. Une remorque mono-roue, dotée d'une roue suspendue et d'une attache à rotule, ou mieux encore à cardan, n'occasionne aucune réaction désagréable. Elle suit l'inclinaison de la machine dans les virages et n'affecte pas la stabilité. Avec une remorque à deux roues et à essieu, il convient, dans la mesure du possible, de répartir le poids vers l'avant. En partageant les bagages entre la moto et cette annexe, on atteint une capacité de transport qui dépasse celle du coffre d'une voiturette.

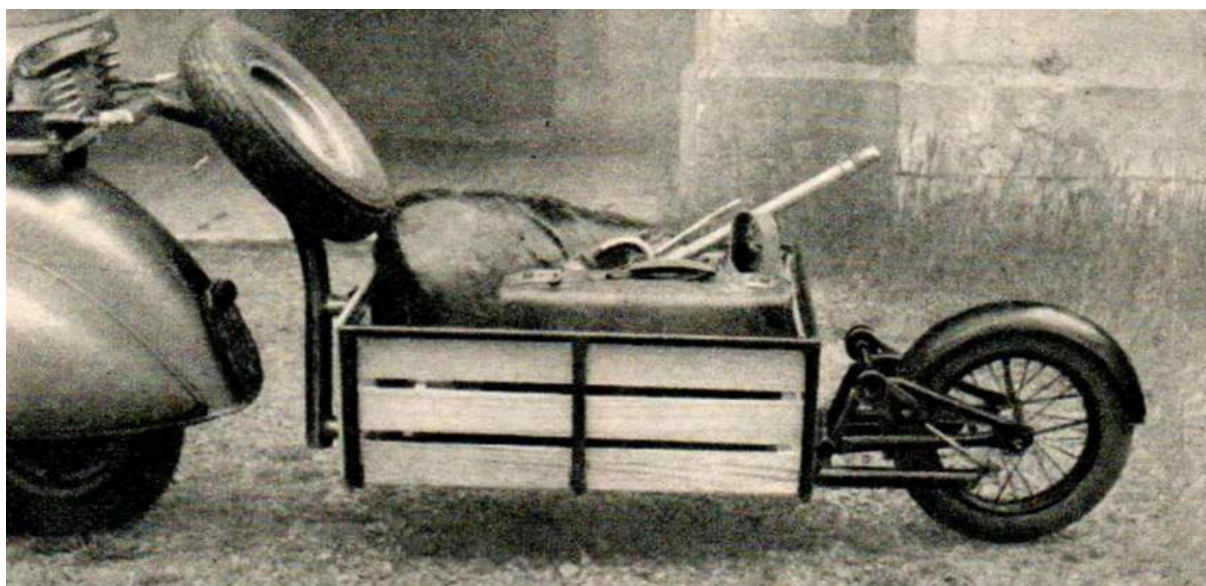
Même si le side-car est plus économique qu'une petite voiture, la solution side-car est un peu plus onéreuse.

D'abord, elle réclame une moto assez puissante, 500 cm³ de cylindrée, et, mieux encore, à deux, ou à quatre cylindres. On a quand même obtenu d'excellents résultats avec des cylindrées inférieures, principalement à moteur deux-temps, attelées à des side-cars spéciaux ultra légers.

Un équipage moto side-car est évidemment plus encombrant qu'une moto solo, mais sa maniabilité et son économie restent très supérieures à celles d'une petite voiture. En outre, le side-car offre au passager un confort idéal. On trouve sur les modèles de tourisme un coffre assez volumineux et une capote de protection. Il suffit d'un peu d'ingéniosité pour transporter un matériel de camping ultra complet, car le dessus de la caisse et celui du couvercle du coffre arrière peuvent être utilisés de la même façon que la galerie de toit d'une voiture.

Malgré cela, on voit moins de side-cars. On est même en droit de s'en montrer surpris : ce véhicule comptait tant d'adeptes avant les hostilités ! Le side-car moderne n'a pas démérité : bien établi il s'attelle et se désaccouple sans difficultés, il ne fatigue pas le cadre de la moto et se conduit avec une grande aisance.

De toutes façons, au camp, la moto sera recouverte d'une housse imperméable en toile huilée ou en nylon. Cet accessoire est d'ailleurs indispensable au motocycliste, même s'il ne campe pas. Pendant la saison touristique les garages des hôtels sont souvent complets et la moto doit alors passer la nuit dans la cour.



(À suivre)

Vintage Revival

11 et 12 mai 2024

Par Jean Boulicot



Vintage Revival est une manifestation qui a lieu tous les deux ans. Elle se déroule sur le mythique circuit de Montlhéry qui fêtait cette année ses 100 ans. Elle est ouverte aux véhicules autos et



motos d'avant 1940. Autant dire que l'on peut y voir des machines d'avant-guerre, la seconde mais aussi la première, la vraie comme disait Brassens.

Il est difficile de décrire tout ce que l'on peut y voir, même avec des photos il n'est pas aisé de rendre la vraie ambiance que l'on y trouve.



Nous commencerons avec deux machines exceptionnelles, les deux Peugeot 500 M2 de course, bicylindres avec simple arbre à cames en tête (*Ndlr : ce sont les 2 seules restantes*). Elles ont participé à la toute première course sur l'anneau, en 1924 et en plus, elles ont gagné. Celle de gauche (présentée par Claude Caucal) avait été restaurée par Jean Nougier, et Éric, ayant retrouvé un second moteur, est en train de restaurer la seconde. La première a tourné sur l'anneau pour fêter son anniversaire et on peut dire que le moteur...fonctionne très bien, ça marche !



Magnat-Debon 500 CCP 1937 double arbre de chez Nougier et Jonghi 350 TJ4 - 1935 des records, idem pour les "arbres", un très beau moteur.



**500 Blériot 1919,
"elle ne roule pas, elle vole".**



**Au choix, du côté des FN 4 cylindres :
1908, 1912 et 1922.**



**DKW 250 usine à piston pompe, 1936
La moto la plus bruyante du monde ??**



500 Koehler Escoffier 1925 Type Mandoline



**640 Megola 1923, cinq cylindres en étoile,
dans la roue avant**



**600 René Gillet 1906.
L'ami Mathias n'est pas bien loin**



500 Husqvarna 1935 Grand Prix



NSU 500 "Bullus" 1930



**Motocache Super Sport TT 1926
Bicylindre double ACT**



**Elle n'a pas roulé mais elle tourne;
JAP V8 avec une cylindrée de 4000 cm³**



**1000 Puch 1906 ; ce n'est pas un deux
temps mais un bicylindre 4 temps**



**350 Soyer 1930 Type 08
Moto française avec arbre à cames en tête**



**Deux rares 350 Majestic 1929
avec un châssis-coque très innovant**



Tricycle Buchet de course
Il est propulsé par un bicylindre de 1100 cm³



500 Condor (Suisse) A50 usine 1930



Motocyclette Touren MA-25, Munich-1930 ?
Pas d'autre info sur cette moto



750 Windhoff 1929
4 cylindres refroidis par huile

Du côté des voitures :



Renault 40 HP 1926 - des records
Cylindrée plus de 9 L et 190 km/h



Fiat S76 de course 1911 28,4 L de cylindrée
Elle serait venue d'Angleterre
...par la route

En conclusion, une très belle manifestation avec du matériel souvent très ancien. On y voit des véhicules exceptionnels, et qui roulent. On espère que dans deux ans ça pourra continuer !

(Ndlr : merci à Jean de nous faire partager ces machines rares et nous montrer qu'il n'y a pas que la Vincent dans la moto...)

Picador, les essais préliminaires

Par Dany - Tiré du MPH 623 et autres articles

Début des années 50. Le ministère de la Défense souhaite construire un drone radiocommandé qui servirait de cible pour les entraînements de la Royal Air Force. L'usine Vincent est contactée car son moteur *twin* est dans le rapport poids/puissance qui conviendrait, l'appareil étant de taille assez réduite.



Le cahier des charges du ministère de la Défense (MoD) impose que la puissance maximale soit d'au moins 65 cv et soit maintenue plein gaz un certain temps (*ndlr : je n'ai pas trouvé toutes les données*).

Voici, raconté par George Buck, l'un des techniciens en charge du projet, les essais préliminaires pour déterminer comment arriver à honorer ces demandes en partant du *twin* Vincent :

« La demande d'instruction n°1 du département d'Ingénierie (Service Technique) éditée par l'Ingénieur en Chef précise : pour le MoD, nous devons tester au banc un moteur de 1000 cc *twin* pour déterminer si ses caractéristiques sont compatibles avec leur demande.

Pour l'Ingénieur de Développement : assembler un moteur de *Black Shadow*, l'équiper de pistons E 7/9 (*Ndlr : 9/1 de taux de compression*), sans transmission primaire ni boîte de vitesses. Le monter sur le banc de test. L'objet est de montrer des courbes de puissance avec un pic à minima 65 cv.

Les essais

1- Avec le moteur standard *Black Shadow*, piston 9,2/1, sorties en 2", carburateurs montés souples 1 1/8" (28 mm), gicleur principal de 240, bougies Champion NA12, avance maxi à 37° avant PMH et l'essence de référence à 91/96 indice d'octane.

La lecture au dynamomètre montre un pic à 49 cv entre 4500 et 4750 tr/min.

2- En revenant à des sorties d'échappement standard en 1 5/8" (42 mm) et 56" de long (1420 mm), on obtient un pic à 48 cv de 4200 à 4500 tr/min, puis une baisse à 45,4 à 5000 tr/min, puis une hausse à 47,7 à 5500 tr/min : ces valeurs ont été reproduites à plusieurs reprises.

3- Pour augmenter la puissance, il a été décidé d'utiliser des arbres à cames de *Black Lightning*, de garder les sorties en 2", de monter les mêmes carburateurs, mais rigides, suite à des ennuis de trop plein lors des essais, de garder les mêmes bougies et ne pas changer l'avance.

Avec ces modifications, la puissance passe à 56,6 cv à 5000 tr/min, avec une légère baisse plus haut dans les tours. Le moteur est instable à moins de 4000 tr/min, probablement en raison de la combinaison arbres à cames donnant un large croisement des soupapes et grosses sorties d'échappement.

4- Un retour aux sorties d'échappement standard (42 mm – 1420 mm) a donné la même puissance à 5000 tr/min avec un moteur souple à 4000 tr/min et en-dessous.

5- La réduction de la longueur des sorties standard à 1370 mm a apporté une courbe de puissance plus plate entre 4000 et 5000 tr/min et un léger accroissement de la puissance à 57,4 cv à 5500 tr/min.

6- Une réduction de la longueur d'encore 1" a donné les mêmes résultats.

7- L'accroissement de l'avance à l'allumage de 37 à 40° avant PMH a permis d'obtenir 59,1 à 5500 tr/min.

8- La réduction du gicleur principal à 230, suite à une lecture des bougies montrant une légère richesse, a permis d'obtenir 60,5 cv à 5500 tr/min.

9- En gardant toutes ces améliorations, un test longue durée a été réalisé à 5500 tr/min. Mais après 10 minutes, la puissance a diminué d'environ 5 cv et le test a été arrêté pour un examen des bougies. En fait, les deux travaillaient dans de bonnes conditions. Les indicateurs indiquaient juste que le cylindre arrière était un peu plus chaud que celui de l'avant.

10- Après un redémarrage et un test à plus de 5500 tr/min, la puissance est revenue mais n'a jamais dépassé 56 cv. Après 12 minutes, le moteur a commencé à s'emballer et a dû être arrêté. Le démontage a révélé une fissure de la jupe du piston sur une face non soumise à effort.

11- Le moteur a été reconstruit avec des cylindres réalésés à 84,011 mm donnant un jeu supplémentaire de 5/100^{ème}. La canalisation d'air frais a été modifiée pour améliorer le refroidissement. Après la mise en route, la puissance maximale a atteint un pauvre 52,5 cv. Les contrôles habituels n'ayant pas permis de détecter une raison évidente, il a été décidé de démonter le moteur. Une nouvelle fois, il y avait une fissure au même endroit et le jeu de tête de bielle (*ndlr : côté vilebrequin donc*) était important. Une fois complètement démonté, nous avons trouvé que l'espaceur central du roulement de tête de bielle était décoloré et abîmé sur les 2 faces extérieures.

La face extérieure de la cage du roulement de pied de bielle dépassait également de 1,6 mm de son logement et venait pénétrer dans le carter et toucher l'écrou du maneton.

À ce stade, en négligeant les temps de chauffe, la marche totale cumulée et à pleine charge n'avait pas dépassé 54 minutes. Durant la reconstruction, il a été décidé d'utiliser des culasses de *Black Lightning*, des carbus de 32 mm à cuve intégrée avec des gicleurs de 350, un gicleur de 200 pour l'huile. Les sorties d'échappement utilisées étaient les 42 mm x 1420 mm. De nouveaux roulements standards ont été montés.

12- Dès les premiers démarrages des problèmes de fuites d'essence sont apparues et on est donc passé aux carbus à cuves séparées, ce qui a réglé le problème. Dans ces conditions on a pu obtenir 63,6 cv à 5500 tr/min.

Avec des sorties changées pour des 2" x 46" (51 mm x 1170 mm), une augmentation de puissance importante a été obtenue soit 67,3 cv à 5500 tr/min. En réduisant la longueur des pipes d'échappement à 44,5" (1130 mm), la puissance n'a pas augmenté, mais la courbe de puissance était bien plus régulière mais avec un moteur moins stable en-dessous de 4300 tr/min.

Notre conclusion a été que l'apport décisif pour obtenir la puissance maximale était l'utilisation des culasses de *Black Lightning* associées à des carbus de 32 mm et un échappement en 2".

Auparavant, le moteur ne donnait pas son meilleur avec des pipes en 2" et des carbus de 28 car bien que l'effet "mégaphone" était présent, la puissance était limitée par les diamètres trop faibles de l'admission et de l'échappement et bien sûr les petits carbus.

13- Un nouvel essai avec des sorties en 1.5/8" x 56" a amélioré la stabilité à moins de 4000 tr/min mais avec une perte de 5 cv à 5500 tr/min.

14- En réduisant la longueur des tubes 1.5/8" à 54", une amélioration de la puissance fût à nouveau obtenue avec 66 cv avec une stabilité parfaite.

15- Un retour aux pipes d'échappement de 2" x 44,5" et de nouvelles mesures de puissance ont à nouveau montré une puissance élevée (68,8 cv - 69,5 cv corrigés de la température et de la pression atmosphérique) mais un moteur instable en-dessous de 4000 tr/min.

Je dois juste préciser que ces différentes sorties d'échappement étaient déjà disponibles car elles avaient été utilisées pour des essais par Phil Irving et George Brown lors de la mise au point des machines de compétition de l'usine.

Il est à noter aussi que je n'ai mentionné qu'une seule fois une valeur corrigée des effets de la pression et de la température. Nous voulions rester sur une note prudente par méconnaissance de l'effort demandée par l'hélice et aussi tenir compte d'une probable variation due à l'influence des conditions atmosphériques en utilisation réelle.

Durant d'autres tests complémentaires dans la dernière configuration, nous avons eu une casse du roulement de tête de bielle (qui était standard) ce qui a causé pas mal de dégâts. La bielle arrière était tordue, le piston et le cylindre arrière cassés et l'ensemble piston/cylindre avant n'était pas en bon état.

Le vilebrequin était aussi légèrement endommagé ainsi que le carter côté distribution car à nouveau la cage extérieure du roulement avait bougé de 1,6 mm.

À ce stade, le moteur a été entièrement démonté et les pièces soigneusement mises en attente pour d'autres inspections si nécessaire. Nous devions suivre strictement cette procédure car toutes ces pièces appartenaient au MoD et étaient donc facturées.

Cette étape nous permettait de démontrer à un stade préliminaire que nous étions capables d'assurer une puissance d'au moins 65 cv, mais sans aucune réelle durabilité. Il était évident qu'il faudrait réaliser un sérieux travail avant de conclure un contrat de fourniture. Une fois que la durabilité serait obtenue, le travail sur les modifications pour en faire un moteur d'aéronef pourrait commencer.

Cela allait nous procurer beaucoup, beaucoup, de longues difficultés ! »

Nouveaux membres

Bienvenue à Philippe COPITET (92), GODET MOTORCYCLES (76)

Batteries au lithium

Par Dany

Depuis plus de 10 ans, Rachel et moi ne roulons plus qu'avec des batteries Lithium. Voici notre expérience.

En fait, c'est venu avec les démarreurs. Rachel a un démarreur Alton sur sa Comet depuis le tout début. À l'époque, c'était même un prototype confié par Paul Hamon (toujours parfaitement fonctionnel 15 ans après).

Rachel ne peut pas démarrer au kick, donc c'est le seul moyen de démarrage pour elle.

Une bonne batterie Yuasa YTX14-BS développe, neuve, 240 AH au démarrage et cela convient mais sans très grande marge, il est préférable de décompresser lors du démarrage. Et l'expérience nous a montré que la batterie souffre pas mal dans ces conditions. Une batterie plus puissante serait la bienvenue. Du coup la longévité est plutôt faible : il faut changer ces batteries assez souvent car dès que la tension baisse, le démarrage devient plus hasardeux.

Sur un *twin*, la réserve de puissance disponible est encore plus faible : le nombre de démarrages est assez limité surtout si quelque chose ne va pas parfaitement (allumage, carburation). Et sur les bicylindres, la place disponible pour la batterie est tout aussi limitée, sinon plus que sur les monos, donc il est encore plus difficile d'en monter une plus grosse, donc plus puissante.



C'est de cette constatation que nous sommes venus aux essais de batteries Lithium (en fait un complexe LiFePO_4 - Lithium-Fer-Phosphate). La puissance est nettement plus grande pour un encombrement identique et elles ne pèsent presque rien : 600 g pour une Skyrich HJTX14H-FP-S, l'équivalent d'une Yuasa YTX14-BS laquelle affiche 4,6 kg.

Ces batteries lithium ont des avantages :

- quasiment aucune perte de puissance durant l'hivernage, c'est totalement négligeable. (on l'estime à environ 1% par jour pour une batterie au plomb classique, moins pour une version gel)
- la recharge prend 1/4 h maxi,
- leur masse est très faible
- elles ne coulent pas et peuvent être installées dans toutes les positions

Et des inconvénients :

- elles nécessitent un chargeur particulier*
- elles nécessitent de bien vérifier le voltage fourni par le régulateur de la moto*
- les premières versions de ces batteries au lithium (10 ans et +) étaient également sensibles à une trop forte décharge et en-dessous d'environ 10V, n'étaient plus récupérables. Depuis longtemps, elles ont été équipées d'un dispositif (BMS : *Battery Management System*) pour éviter ce problème. A vérifier sur leur Fiche Technique lors de l'achat.
- leur prix est plus élevé, d'autant plus si elles sont grosses, mais c'est vite compensé vu leur longévité.



*Ces batteries au lithium fournissent 12,8 V et n'apprécient pas du tout un apport de courant à voltage trop élevé. Le régulateur et le chargeur doivent fournir 14V et pas plus sinon la batterie peut chauffer voire fumer. Et au pire s'enflammer si la charge se prolonge à un voltage trop élevé et

que la batterie lithium est déjà "pleine". **Le chargeur est donc spécifique.**

Une de mes connaissances s'était dit que son chargeur "intelligent" (*Smart Charger* en anglais = ceux qui se régulent automatiquement en fin de charge) pour batteries au plomb allait bien convenir pour sa batterie lithium. Sauf que ces chargeurs n'ont pas le même type de régulation et peuvent dépasser les 14V. Une charge de nuit sur une batterie qui, à la fin, était donc plus que "pleine" a enflammé la batterie et la moto avec.

Un incident semblable aurait pu m'arriver aussi avec ma *Black Prince* laquelle, au début, était équipée d'une dynamo 12V et d'un régulateur prévu donc pour dynamo et batterie au plomb. Lorsque j'ai remplacé la batterie plomb (morte) par une "lithium" sans rien changer au reste, cette dernière s'est mise à chauffer et il m'a fallu l'enlever d'urgence pour éviter un problème. Le régulateur donnait 15V...



Cette tension peut se vérifier facilement. Moteur en marche, mesurer la tension avec un voltmètre aux bornes de la batterie déjà bien chargée et en faisant ronfler un peu le moteur.

Si le régulateur est adapté, on ne dépasse pas 14V. S'il "donne" plus, soit rester au plomb, soit tester un autre régulateur.



Depuis, cette *Black Prince* est équipée d'un Alton (et du régulateur Podtronic qui est fourni avec) et j'utilise depuis 3/4 ans une batterie lithium qui va parfaitement. C'est aussi le cas sur ma *Black Shadow*. C'est également l'ensemble qui est monté sur la *Rachel's Comet* depuis au moins 10 ans : Alton + Podtronic + Batterie Lithium Skyrich – 240 AH au démarrage.

Le sommet de cette batterie Skyrich est vert pomme d'origine (sont-elles plus "vertes" alors que le plomb se recycle indéfiniment, mais pas le lithium : le chimiste que je suis doute souvent dans le domaine de l'écologie...), un petit voile de peinture noire permet de masquer ce problème. Un autre petit problème : cette batterie est de dimensions identiques à la Yuasa pour la largeur et la longueur mais elle est moins haute. J'ai donc vidé la batterie Yuasa qui était morte, en ai scié une partie pour en faire une cale et ainsi retrouver l'encombrement qui va bien.



Il y a quelques années, en visitant l'usine *Brough Superior* à Toulouse avec l'ami Didier, j'avais vu que le V-twin de 1000 cc était équipé d'origine d'une batterie lithium BS Li 10 (360 AH) fabriquée en France. Je me suis donc dit que ça allait donc convenir pour un twin Vincent et, en fait, sur ma *Black Prince*, je disposais de la place pour monter une BS Li 12 = 560 AH au démarrage. Cela marche parfaitement, il a juste fallu mettre 2 câbles électriques assez gros (et les plus courts possibles) en sortie de batterie pour qu'ils ne fondent pas : avec du diam. 5 mm soit 20 mm², tout est OK. Ici, la batterie est grise avec moto collants rouges, mais sur la BP, cela ne se voit pas, sinon : petit coup de bombe de peinture noire !

49^{ème} rallye Vincent en France

Français et International du 11 au 14 septembre 2025 à Vernon (Normandie)

49^{ème} Rallye français (mais pas que...) en France (mais pas que...). 2025 sera l'année du 49^{ème} rallye de la Section de France du **Vincent Owners' Club**.

Bien que ce ne sera pas celui de notre jubilé, ce rallye aura une dimension inhabituelle puisque nous vivrons tout à la fois notre rallye annuel (sans gêner le moins du Monde nos rallyes Moto-Culture) et notre premier rallye international qui se poursuivra les jours suivants en Angleterre.

En effet, la « Maison Mère » du VOC, a constaté que le dernier rallye international aux États-Unis d'Amérique a vu une faible participation européenne et craint que le phénomène se reproduise avec le prochain rallye international (en Nouvelle-Zélande). Aussi, nous propose-t-elle d'organiser avec elle un « entre rallyes internationaux ».

J'ai lu, je crois dans MPH, qu'il était question d'un « **inter-course** », terme imagé emprunté à la restauration qui se traduirait par « entre deux plats » ([ou autre signification !](#)). J'adopte donc le terme en le francisant. Que fait-on entre deux plats en France, On boit un Calva et on nomme ça :

Le Trou Normand.

Alors, allons-y pour le Trou Normand ! Voici tout ce que vous devez savoir :

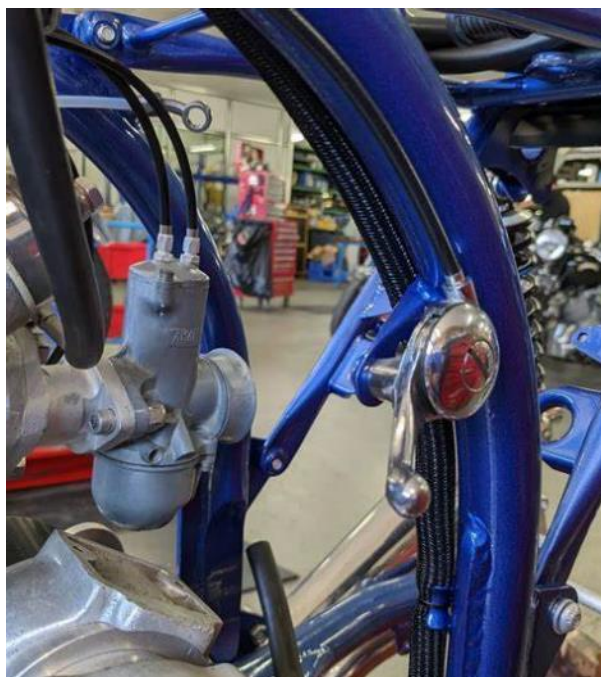
- **Dates** : Il se déroulera du jeudi 11 septembre 14 heures au dimanche 14 septembre 2024.
(Il sera suivi de la partie en Angleterre).
- **Lieu** : La Normandie a été choisie pour faciliter les transhumances avec l'Outre-Manche.
Lieu précis : la base du rallye sera à l'hôtel du Mont Vernon (64 route de la Chapelle Réanville, 27950 Saint-Marcel, c'est le plus gros hôtel de l'Eure).
- **Les inscriptions** au rallye se feront auprès du secrétariat du VOCF mais, ATTENTION, les réservations et le paiement des chambres se feront pour chacun directement à l'hôtel.
Attention ! : Tout ceci ne concerne que le rallye en France, le VOC GB nous fournira toutes les informations pour la partie suivante, en Angleterre.

Déroulé :

- **Jeudi** : Accueil à partir de 14 heures et dîner au restaurant-self de l'hôtel. Le bar de l'hôtel, ouvre de 11 heures au dîner, les boissons du soir (bière, tisane, *ouisqui*...) pourront être prises au restaurant de l'hôtel.
- **Vendredi** : Le matin, balade vers Malaunay (visite d'une brasserie, visite par groupes, des établissements Godet, déjeuner sur place). L'après-midi, visite de deux des trois lieux phares de Giverny (Maison et jardin de Monet, Musée des Impressionnistes (ex-Musée Américain) et/ou Musée de la Mécanique Naturelle (chacun devra faire un choix).
Pour cette journée, il est possible que nous nous répartissions en deux groupes et inversions nos visites à midi. Dîner au restaurant-self de l'hôtel. Le bar de l'hôtel, ouvre de 11 heures au dîner, les boissons du soir (bière, tisane, *ouisqui*...) pourront être prises au restaurant de l'hôtel.



- **Samedi** : Le matin, visite touristique en train ancien (Chemin de Fer de la Vallée de l'Eure). Déjeuner à Poses (Écluses et village de la batellerie en bord de Seine) Après-midi : Croisière en bateau sur la Seine. Le soir Dîner Barbecue festif à l'hôtel (le bar etc.).
- **Dimanche** : Temps libre, tournoi de pétanque possible, déjeuner « pique-nique » fourni par l'hôtel, départs en fonction des arrangements pris par les uns et les autres (départs par petits groupes vers le ferry ou autres...)



"Phynances"

Les prix doivent encore être 'affinés' (les réservations ne sont pas encore ouvertes pour Giverny etc.) mais nous pouvons vous annoncer un coût des repas, visites et cadeau souvenir de 235 €.

Les chambres d'hôtel reviendront, par nuit, avec le petit-déjeuner et la taxe de séjour compris à 90 € pour une chambre seule, 113 € pour une chambre à deux, 144,5 € pour une chambre à trois (taxes incluses).

Attention, l'hôtel est grand mais le nombre de place est néanmoins limité ! Alors, dès janvier (lancement des inscriptions), dépêchez-vous de réserver !

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°1261 du 31 octobre 2024 :

Page 10 et 11 : Rallye de la cité de Carcassonne.

Notre ami Philippe W. en était. (Ndlr : *l'histoire ne dit pas s'il y était à Vincent*). Et, il avait sorti la tenue d'époque avec la jolie casquette, et les guêtres d'époque...

(Ndlr : *à quand un Rallye VOCF en tenue d'époque ?*)



Plusieurs participants sont venus en tenue d'époque, ici sous le regard de Dame Carcas à l'entrée de la Cité de Carcassonne.

COUP DE GUEULE

Jean-Luc Gaignard

« Pourquoi gâcher une telle manif' ? »

« Je ne jette pas la pierre aux organisateurs car ce sont des amis et des passionnés, tout comme moi. Tous les ingrédients sont là pour passer un excellent week-end, météo favorable, qualité du plateau motos, etc. Le point noir ? Ces nouvelles réglementations établies par la préfecture du Maine-et-Loire, complètement stupides, voire dangereuses car cela modifie le comportement des pilotes. Il y a eu de la casse mécanique car les bécans doivent rouler à faible allure par une chaleur au-dessus de la moyenne. Cette parade ressemble plus à une kermesse ou à une foire aux bœufs ! C'est désolant de voir une telle manifestation, sur laquelle il n'y a jamais eu de véritables problèmes, devoir se plier à un tel bazar administratif. Les organisateurs sont des gens admirables qui font un excellent travail depuis 27 ans. Pourquoi gâcher une telle manif' ? Le public s'est aperçu de ces nouvelles directives et en est déçu. Ils sont pour la grande majorité des néophytes et sont ici avant tout pour voir un spectacle de qualité. Je reviendrai l'année prochaine par amitié envers les organisateurs et collectionneurs, mais si ce genre de cinéma perdure, il est certain que je préférerai rester chez moi à bichonner mes anciennes ! »



Page 16 : Jean-Luc G. qui roule en démo à Vincent Comet pousse son coup de gueule après les restrictions et les réglementations qui bident de plus en plus les manifestations.

Et en page 23 : Sortie Moto Anciennes à La Romieu.
 Une Vincent 1000 C (*Ndlr : récemment importée ?*).
 Le journaliste qui relate la sortie nous fait savoir que : gros cube qui a de vraies aptitudes à avaler des bornes (mieux, des miles), la 1000 Vincent est équipée de carbus actuels pour plus de tranquillité. (*Ndlr : j'en connais qui vous diront que la monte d'origine est ce qui se fait de mieux...*)



La Vie de la Moto, n°1262 du 07 Novembre 2024 :



Page 8 : Vente Bonhams à Stafford. Des enchères complètement marteau !
 387 500€ la Vincent-HRD de 1936 a établi un nouveau record mondial.

Classic Bike, n°538 de Novembre 2024
 Page 50 à 56. Rick Parkington journaliste à Classic Bike, est l'heureux possesseur d'un pur Norvin année 60.

L'échangerait-il avec une Egli Vincent des années 70 (*ndlr : bien améliorée avec train avant roulant de Triumph « moderne »*) ?

Seule la lecture de l'article vous le dira...





La Vie de la Moto, n°1265 du 28 novembre 2024 :

Page 14 : Des affaires à faire au salon Epoqu'Auto de Lyon.

Sur les deux 1000 Vincent proposées, seule la Rapide de 1947, venant d'Argentine, et révisée par Godet, immatriculée en CGC, a changé de main pour 45600€.



Sandra Gillard

3 h · 🌐

Patrick, par **Pierre Godet**... il aurait eu 73 ans aujourd'hui 💔



Pierre Godet · Suivre

1 j · 🌐

Une nouvelle pépite : notre artiste avait aussi peint son frère Patrick sur sa moto ❤️
<https://www.godet-motorcycles.fr/...> Voir plus



Des nouvelles d'Internet : Sandra Gillard sur sa page FB nous rappelle que Pierre Godet, le frère de Patrick Godet était un peintre de talent, reconnu en France et à l'étranger.

(Ndlr : Pierre Godet, dessinateur intuitif, il employait son talent pour composer des scènes de la vie quotidienne, ses toiles donnent envie de flâner, rêver, se délecter de l'instant présent. Occasionnellement, autour de ses plages, de ses terrasses, de marchés animés, et de scènes urbaines d'une peinture émerveillée, Pierre Godet n'hésitait pas à dessiner et peindre les chevaux mécaniques de son frère. Pierre Godet est décédé en 2023).



Ci-contre, vu dans LVM : au Norman Speed Grass de Beauval en Caux, on pouvait admirer Hervé Sévenier et sa Velocette MKII, produite semble t'il à une centaine d'exemplaires seulement.

Adhésion/Renouvellement de cotisation 2025

Attention : Dernière possibilité de bénéficier d'une cotisation à 25 € !

Au 1^{er} janvier, la cotisation 2025 passe à 35 € ! (date du virement/cachet de la Poste, fait foi)



VINCENT HRD OWNERS' CLUB - SECTION FRANCE

Formulaire d'adhésion (ou renouvellement) VOCF 2025

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

1. Données personnelles (n° d'adhérent :) — Date : / / NOM : Prénom : Es-tu adhérent au VOC International ? ☐ OUI ☐ NON
2. Données personnelles réservées au fonctionnement de l'Association (à ne remplir que si changées ou non encore divulguées) Adresse postale : complément d'adresse : code postal : ville : pays : tél. mobile : tél. fixe : date naissance : courriel : Moto(s) (facultatif) :
3. Pour la « Liste des membres », accessible aux adhérents, avec un mot de passe, dans la rubrique « ADHÉRENTS » du site www.vincent-owners-club-france.com, seuls département, nom, prénom, téléphone mobile ou fixe, courriel paraissent. ☐ À cocher si tu ne désires pas paraître dans la « Liste des membres »
4. Cotisation 2025 (du 01/01 au 31/12) À régler ☐ 25€ avant le 31/12/2024 ☐ 35€ après La date du courrier postal (ou du virement) fait foi pour la somme payée ☐ Nouvel adhérent : 25€ quel que soit le moment de l'année Veuillez renvoyer cette fiche complétée, au choix : ☐ par poste, avec ton règlement par chèque bancaire au nom de VOCF, à : C. Remillieux-Rast, 23 rue de Venise, 78740 Vaux-sur-Seine (France) ☐ par courriel à vocfbureau@gmail.com, avec ton récépissé de règlement par virement bancaire sur le compte 'ASSOCIATION VOCF' à la BNP de Meulan (78) IBAN : FR76 3000 4002 6000 0100 2794 667 BIC (Bank Identification Code) : BNPAFRPPMNT ☐ par courriel à vocfbureau@gmail.com, avec ton récépissé de règlement par PayPal sur le compte 'VOCF' avec le type de paiement : "pour vos proches"

Manifestations à venir

Remarques générales

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

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

CHAQUE PREMIER LUNDI DU MOIS (NON FERIE) VERS 19H30 :

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



19 AU 25 MAI 2025 – RALLYE MOTO-CULTURE EN BOURGOGNE- REGION 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. **COMPLET**
Contact, Dany : dany.vincent@wanadoo.fr et/ou 06 07 85 93 33



11 AU 14 SEPTEMBRE 2025 – 49^{EME} 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)
Inscriptions à venir.



13 AU 15 JUIN 2025 – Envie d'exotisme ? Rallye en Suède près de Malmö (en face de Copenhague). La taille du rallye est similaire à celui de France.
Infos, Stéphane : stephane.membre@orange.fr et/ou 06 26 44 98 83



Petites Annonces

Voir les conditions d'insertion dans les numéros précédents

- HERVE SEVENIER VEND :**

Grey Flash Godet

Contact : herve.sevenier@orange.fr et/ou 06 10 82 58 47



- FRANÇOIS GROSSET CHERCHE :**

RFM pour compléter une moto pontricoul@gmail.com

- PERRE DEBAUGES VEND :**

Une Vincent Serie B de 1949 avec certificat VOC. Parfait état.
p.debauges@orange.fr et/ou 06 07 73 31 70



- 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)

- PHILIPPE GUIJARRO VEND :**

1- 1 paire sacoches Rodark - Très bon état - Fonctionnent. Prix : **400 €**

2- Carter primaire racing genre *Black Lightning*. Bon état. Prix **250 €**

p.guijarro@orange.fr



- ROGER PIRONNET VEND :**

Rickman Triumph Trident préparée par Richard Darby.
Prix : **26 000 €**.

millevincent28@gmail.com et/ou 06 08 28 54 68



- DENIS HARQUEVAUX CHERCHE :**

Une paire de sacoches Craven modèle Golden Arrow.
harquevauxdenis@gmail.com ou 07 86 34 20 44



- DENIS HARQUEVAUX VEND :**

Velocette Venom 1960 dans son jus, fonctionne bien.
Prix : **8700 €**.

harquevauxdenis@gmail.com et/ou 07 86 34 20 44



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 VOF 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 – pontricol@gmail.com



Le Clairon : Bar ambiance moto rétro : le repère du club VOF 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 VOF, travaille là-bas.
Contact : cyrille@pmx-racing.com, 02 32 42 12 27 – 27310 Bourg-Achard



Only British Austria (Autriche) : Nombreuses pièces Vincent (envoi très rapide)
Home | BRITISH Only Austria Fahrzeughandel GmbH (vintage-motorcycle.com)



Ont contribué à ce numéro :

*Anthony Blight, Jean Boulicot, George Buck, Didier Camp, Hervé Darde, Paul Hamon,
Stéphane Membré, Jean Pirot, Catherine Remillieux-Rast, Dany Vincent.*

S'il y a des personnes oubliées, c'est bien involontaire

et dans ce cas : nos mille (Vincent) excuses !!