

LE LOUP-GARREAU

40

Électronique



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



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).

Vous nous avez volé nos rêves de jeunesse !	4
Championnat de France side-car ancien	7
Ampèremètre pour Serie D	9
Revue de Presse	10
Motos croisées	11
Velocette et Vincent	12
Trophée du Tigre, suite des Lauréats	15
Du Face-Book au Fesse-Bouc	16
Un petit week-end Lyonnais...mais pas que	17
Salon du 2 Roues 2023	25
Argentine	29
Manifestations à venir	30
Petites Annonces	31
Bonnes adresses	32



Photo de couverture : La Lightning des records de Jack Ehret, restaurée par Patrick Godet, a frôlé le million de dollars au marteau.

Vu sa valeur, son ancien propriétaire avait peur de s'en servir.

Quelle leçon peut-on tirer de cette histoire vraie ? Voir dans ce LGE.

**Comme décidé à l'Assemblée Générale 2023,
le 'mot de passe' 2023 autorise l'accès aux Loup-Garreau de moins d'un an.
Les Loup-Garreau plus anciens sont en lecture libre.**

Le mot du Président

Chers amis sportifs,

Je suis régulièrement interpellé au sujet du prix des Vincent, les prix annoncés ayant baissé dernièrement.

Je ne vais pas tenter une analyse qui est sûrement plus complexe qu'il n'y paraît.

Mais je vais essayer d'apporter quelques éclaircissements à la lumière de plus de quarante ans dans le milieu du véhicule ancien.

Pour des motos âgées de 70 ans environ, les Vincent sont des motos qui restent performantes, fiables et globalement très bien construites. Comme disait Patrick Godet, elles sont chères mais aussi parce ce que ce sont de très bonnes motos.

Chères à construire à l'époque, contenant beaucoup de pièces, nécessitant un savoir-faire réel pour les grosses interventions, le coût de remise en état contribue à une valeur encore élevée aujourd'hui.

Plutôt peu courantes, si l'on compare aux autres grandes marques britanniques, BSA, Triumph, Norton, etc., cela participe à leur conférer un prix élevé également.

Mais il y a eu aussi beaucoup de variantes (une soixantaine selon certains spécialistes) ce qui crée un marché pour certaines raretés : *White Shadows*, *Shadow Series-B*, motos de course parfaitement identifiées par exemple. Avoir le modèle unique, ou peu s'en faut, est le graal de certains. On a tous entendu des prix à 100 000 euros pour une Black Shadow. Cela reste toutefois une exception pour des motos parfaitement répertoriées *Matching Numbers* ou ayant appartenu à une célébrité.

Cela peut en devenir un placement comme pour les automobiles exceptionnelles. Vous remarquerez sur les salons que ces voitures ont le dessous de garde-boue parfaitement propres : il n'est pas question de rouler avec pas plus que de jeter un lingot d'or dans une caisse à outil !

Et ce marché est corrélé à une notion de profit : j'ai connu plusieurs épisodes de flambée des prix des véhicules anciens liés très exactement à la performance des actions en bourse (l'art suit également ce phénomène). La bourse baisse : le prix des véhicules d'exception monte. La bourse monte : le prix des véhicules s'effondre. Et cela rejaillit sur les véhicules plus ordinaires par effet domino.

Justement la bourse est au plus haut en ce moment !

Il se dit aussi que certains devenus âgés vendent leur 1000 pour une 500 pour rester dans le milieu Vincent ce qui créerait une relative baisse des prix des bicylindres et une augmentation du prix des monos, et cette dernière est bien réelle.

Enfin, pour donner un ordre d'idée, voici ce que l'on voit aujourd'hui en moyenne à la vente pour une moto en bon ou très bon état apparent et pour des motos *Matching Numbers* (attention seule la validation par le *Registrar Officer* du *VOC* est une garantie absolue à ce sujet) :

Black Shadow = 70 à 80 k€

Comet = 20/25 k€

Rapide C = 40/50 k€

Rapide B = 50/60 k€

Non *Matching Numbers*, enlever 30 % environ. Le coût peut aussi largement dépendre des factures liées à la machine ou à leur absence.

Les prix baissent ? Profitez-en et roulez, dans tous les cas c'est une moto qui le vaut, *Matching Numbers* ou pas !

Dany

Vous nous avez volé nos rêves de jeunesse ! (Greta Tungstène)

Par Jean

J'ai eu, il y a quelques temps, un échange épistolaire avec un ami du VOC. La teneur de ce message portait sur la non-facilité de trouver aujourd'hui une Rapide Série B « *matching number* ». J'étais en train de relire mon message quand j'ai été flagranté (ne cherchez pas ce verbe, il n'est pas dans le dictionnaire de l'Académie Française) par l'évolution du monde de la motocyclette ancienne.

Je vais donc établir mon propos à partir de cette lettre qui induit un constat évident (la lettre est en bleu) :

« La B était rare (surtout en Brampton) jusqu'à la découverte du filon argentin au milieu des années 80, moment où, énormément de B ont été récupérées en Amérique du Sud, la plupart du temps sous la forme d'un tas de pièces détachées. »

Bien qu'elle ait connu une « traversée du désert », la Vincent a très vite retrouvé dans les années soixante-dix son statut d'objet de rêve et de convoitise pour un certain nombre d'amateurs. Mais pourquoi des machines anglaises ? Hervé Sévenier (Velocette), interrogé sur cette question, rappelait cette évidence : parce que nous n'étions pas riches. Et oui, nous rêvions de motocyclette, les plus fauchés roulaient « française », les un-peu plus riches possédaient une anglaise et on montait ainsi dans la hiérarchie du porte-monnaie jusqu'aux japonaises ou aux allemandes...



1967 – 1969 : Remarquez les montures de choix SP 50 1^{er} modèle (avec réservoir Mottaz et L4C en garde-boue inox de chez Murit (l'ennemi, c'est le poids !)... De quoi faire la loi !

Ce sont, bien sûr, les machines les moins chères que nous gonflions avec plus d'enthousiasme que de réalisme (il me souvient d'une Terrot avec frein arrière à disque) et chacun essayait de tirer de sa monture le dernier quart de cheval : rouler était un absolu ! La vie de l'amateur se déroulait en deux lieux distincts : l'atelier (souvent le trottoir en bas de chez soi) et la chaussée où nous allions enfin faire parler la poudre. Le phénomène s'est tassé dans les années 70 mais, quand les « argentines » sont arrivées, l'occasion inespérée d'obtenir une Vincent s'est présentée à bien des amateurs en même temps que celle de dynamiser leur commerce aux restaurateurs de tous poils.

Parallèlement à cela, le monde du véhicule ancien a évolué, d'abord pour les automobiles, ensuite pour les motocyclettes. En 1960 il y avait déjà des collectionneurs d'automobiles, certes, mais l'ambiance était plutôt au comique et, pour sortir une 5 CV, il était de mise de porter un maillot rayé, un haut-de-forme et des fausses moustaches. Il fallut quand même quelques temps pour que le petit monde de l'auto ancienne soit pris au sérieux par le grand public... Et quel est le « véritable gage du sérieux » ? Le prix bien sûr. Si on était resté au stade du maintien, de la restauration, de la refabrication de pièces tout aurait été au mieux, mais les possesseurs de vieilles machines, investissant de plus en plus d'argent et celles-ci devenant plus rares, la spéculation arriva en pantoufle, discrète et insidieuse... Il fallut alors délivrer des certificats d'authenticité, donner des garanties aux collectionneurs et c'est ainsi que fut trouvé le gage suprême de la valeur du véhicule : les « *matching numbers* ».

« Il faut aussi savoir que l'hégémonie des "numéros qui combattent", issue de l'industrie automobile, n'a touché le monde de la moto que quand celle-ci est devenue à son tour un vrai objet de spéculation. Avant, une rencontre inopinée avec une camionnette de livraison (Pierre Charvin) ou avec une auto sortant imprudemment d'une usine (Jean Pirot) se soldait par un changement de poutre supérieure sans que cela n'émeuve personne. Le but était de rouler et une poutre de Comet (qui à l'époque ne valait pas un clou) faisait parfaitement l'affaire. »

Je réalise soudain l'abîme qui sépare mes 550 km pour rejoindre la côte bretonne sur une L4C qui ratatouillait au-dessus de soixante-quinze kilomètres heure, je me revois « rendre des gaz » sur ma SP50 dans une rue de Paris, tellement j'avais l'impression, du haut de mes bracelets, que les pavés de cette rue se jetaient sur moi, je ressens encore l'ivresse du vent dans la figure, les courants d'air chaud ou frais, secs ou humides, qui accompagnaient le staccato du moteur, les bourres avec les copains, les p'tites frimes dès que l'occasion se présentait...



1970 : Une rareté : un B33 (presque coursifié) avec pot type mégaphone, carénage fabriqué à l'usine de Holland Road, réservoir anachronique et, encore plus surprenant, l'échappement à gauche... à moins que le photographe...

La photo a été prise sur la route de Taizé.

« Aujourd'hui, rouler ne semble plus une priorité et se garantir un capital une nécessité. Le problème est que le marché est particulièrement versatile et, si le million de dollars de la machine de Jack Ehret a fait tourner les têtes, ceux qui ont acheté cher n'arrivent plus à revendre au même prix si la machine ne présente pas un état exceptionnel.

La seule B 100% authentique que je connaisse en France est celle d'Alain Grare (achetée par un Belge à Garreau !) et pas très loin derrière celle de Dominique Malcor (qui a beaucoup été bidulée mais reste présentée, quoique non « *matching numbers* » comme celle des 206 km/h dans la Moto-Revue de janvier 1949). Bien sûr, il doit probablement en exister d'autres mais... »

Soyons Francs, tout le monde préférerait posséder la B Shadow de Moto-Revue, l'histoire est si belle... mais n'importe quelle Vincent bien remontée procurera ces sensations inouïes (une par exemple, voir la fourche se cabrer sous l'effet du couple de renversement quand on met un coup de gaz), n'importe quelle Vincent gagnera, à l'instar de Gunga Din (dont plus aucun numéro correspondait à quelque chose), quoique de façon plus modeste certes, le pédigrée acquis par les aventures que vous aurez vécues avec et qui lui donnera toute sa valeur !

Rouler malgré les ZFE, malgré les radars, malgré les 80 km/h, malgré toutes les restrictions qui nous sont imposées reste le but ultime, la justification de posséder une VRAIE motocyclette, le bonheur d'oublier notre arthrose...

Pour illustrer cet article, Paul me propose deux images comme pour les réclames de crèmes aminçissantes (avant – après)



SAFETY FIRST. (la Sécurité d'abord)

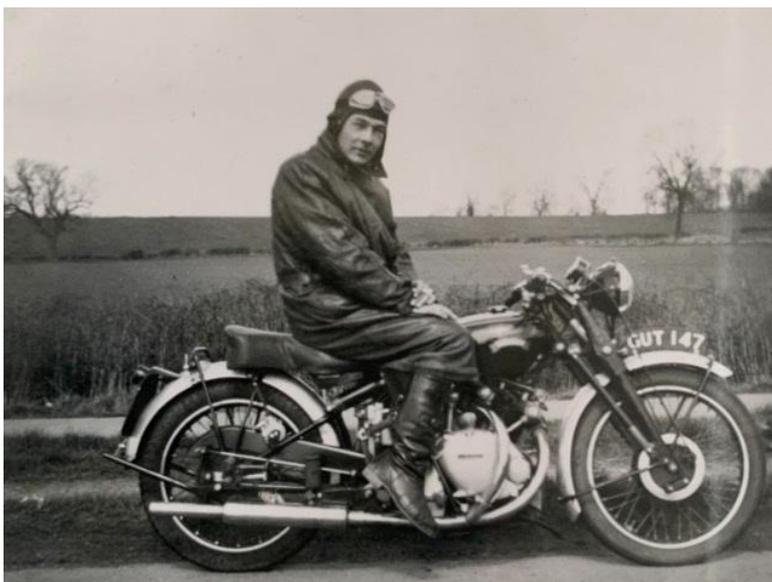
Pour une balade campagnarde en AJS

1. Jamais de gants qui gênent la précision de conduite.
2. Pas de casque, peu seyant et inconfortable, mais un chapeau aux larges bords bien plus élégant.
3. Un tranche-couette assez long avec de vastes poches pour la clef à bougie et autres ustensiles de base (cure-pipe, tire-bouchon, un ou deux vilebrequins de rechange etc.)
4. Des bottes "Wellington" étanches et largement dimensionnées.
5. Surtout penser à éteindre sa pipe avant de franchir un talus.

La Rapide de l'aviateur

Je trouve qu'elle illustre parfaitement le cliché (réel, fantasmé ?) du Vincentiste des années 50, vu typiquement comme un jeune homme sportif et viril, ex-pilote de la RAF de la Seconde Guerre.

Une vision "masculiniste" comme on qualifierait en néolangue féministe de nos jours.



Ces deux photos ont été trouvées par Paul qui en fit ces commentaires.

En ce qui me concerne, j'y trouve parfaitement l'image de la motocyclette telle que je la rêvais...

Championnat de France side-car ancien

Team Laur-Ferrieu, saison 2023

Entretien avec Hervé Laur mis en forme par Didier Camp

Bonjour le Loup-Garreau,

Le week-end d'entraînement sur le circuit du Val de Vienne (les 25 et 26 mars 2023) a permis de valider certaines modifications mises en place cet hiver sur l'attelage. L'amortisseur de transmission installé dans le moyeu arrière se fait positivement sentir. Le refroidissement du moteur n'est toujours pas parfait, mais a été grandement amélioré. Seul gros soucis, une bulle de carénage qui se casse, sans autre dégâts. L'attelage était toujours en attente des nouveaux amortisseurs Fournales et la ligne d'échappement est toujours celle de 2022. Entraînement tout de même positif et encourageant, même si les automatismes mis en sommeil par la trêve hivernale ont eu du mal à se réveiller.



Après quelques jours fébriles pour remettre en ordre le carénage, peaufiner les points d'appuis de la passagère, monter les nouveaux amortisseurs et ajuster bien d'autres « bricoles », les choses sérieuses reprenaient pour le team

Laur-Ferrieu, ce 4^{ème} week-end d'Avril 2023, à Alès.



Séance d'essai « tranquille ». Retrouver ses marques, sentir les nouvelles réactions de l'attelage, analyser les adversaires et leurs attelages qui ont aussi évolués. Les BMW et les Honda super affutés sont toujours là. Quatrième temps des essais pour le Team, derrière deux BMW et une Honda.

Course 1: Au baisser du drapeau, l'adrénaline se lâche, les appréhensions disparaissent, seule compte la stratégie, le plaisir, l'envie de passer, toujours un peu mieux, un peu plus vite. Lutte, roue dans roue, carénage contre carénage, pour la 3^{ème} place qui leur échappe de quelques secondes. Finir « en bas » du podium est toujours décevant, mais les leçons de cette



première manche ne pourront que servir, tout au long de la saison. Une chose est sûre, les choses vont plus vite, l'attelage est plus « facile » à emmener, il freine mieux, tient mieux la piste, mais demande plus de concentration et plus de physique au pilote et à la passagère.

Course 2 : Départ sous un ciel menaçant, la pluie est rapidement là. Et là, tout le potentiel du Team s'est révélé. Le doigté et l'expérience d'années de rallye routier, un moteur avec du couple, des pneus *ad-hoc* ont fait la différence. Course écourtée par la Direction, au 8^{ème} tour (sur 10), laissant le Team finir 1^{er} avec quasiment un tour d'avance sur le 2^{ème} !!!

Au cumul des points de ces 2 manches, Marie Laure et Hervé monteront sur la 3^{ème} marche du podium.

Ce circuit d'Alès est difficile et physique, mais semble, cette année encore, avoir souri au Team, le n° 8.



Dans 2 semaines l'exigeant Paul Ricard les attend.

Hervé veut travailler leurs positions. Pouvoir rouler vite, c'est bien. Mais

emmener l'attelage plus facilement, en le contrôlant mieux, sans forcer, voilà un nouveau défi à relever, que les améliorations mécaniques ont fait ressortir.

Continuons de les encourager. Venez nombreux, pour les courses à venir, leur faire un petit coucou dans les stands et les encourager du bord de la piste.

Texte Mamy Green

Photos : Amélie Laur-Ferrieu & Site Face book : France Side-Car Compétition



- 7 au 9 Juillet
- 8 au 10 Septembre
- 6 au 8 Octobre

circuit Croix-en-Ternois;
circuit Pau Arnos
circuit Val de Vienne

"À bientôt sur les circuits, vos visites et vos encouragements du bord de la piste, ils aiment."

Ampèremètre pour Serie D

Par Dany

Sur les Vincent Serie D les Ampèremètres ne sont pas les traditionnels ampèremètres.

Sur une Serie B ou C standard, pour arrêter le moteur, on utilise le décompresseur. Et l'on peut laisser la machine ainsi arrêtée sans autre précaution car l'allumage par magnéto est totalement indépendant du système électrique général de la machine.

Du fait du passage en batterie bobine, on a donc un coupe-circuit de l'allumage (= la clé de contact).

Sur les Serie D, Vincent est passé de la magnéto au système batterie/bobine, plus moderne et donnant une étincelle plus puissante surtout à basse vitesse (démarrage).

On peut toujours arrêter une Serie D grâce au décompresseur, mais alors on ne coupe pas le circuit d'allumage et donc la batterie continue d'alimenter la bobine qui peut chauffer puis se détériorer et, à la fin, vider la batterie. C'est pourquoi le constructeur a aussi prévu un coupe circuit = la clé de contact.

Pour limiter les négligences, Vincent a utilisé un ampèremètre à voyant rouge incorporé lorsque le contact est mis. Ce voyant rouge correspondant à celui des véhicules modernes où le contact mis un voyant rouge s'allume avant démarrage puis disparaît ensuite.

L'ampèremètre Lucas à voyant rouge a équipé bien d'autres marques, comme Ariel, BSA, Triumph, etc. et même Aston Martin.



Photo tirée du site
<http://www.norbsa02.freeuk.com/>

Il était introuvable depuis des années. Paul Goff, le propose à nouveau sur son site.

Il s'installe directement (schéma fourni) avec une dynamo 6 V. Pour le 12 V, il faut lui ajouter un petit dispositif électronique « *No Charge Warning Light Driver* » proposé également par Paul Goff.

Réf. ampèremètre : AM19025/6 pour le 6 V, AM19025/12 pour le 12 V

Réf. dispositif électronique pour alternateur 12 V : NCLD

⇒ Sur le site : <http://www.norbsa02.freeuk.com/>

Revue de Presse

Une rubrique qui, si vous le voulez, restera irrégulièrement mensuelle

Par Didier



La presse spécialisée occasionnellement parle de nos  et de ses dérivés. Certains d'entre nous sont friands de ces histoires, anecdotes, essais. Il est pourtant difficile d'être au courant de tout, de tout lire, tout acheter, dans l'espoir de trouver, la photo, l'anecdote, le commentaire. Il y a pas mal d'années notre regretté Président, Michel Goin tenait à jour une longue liste, des publications trouvées dans la presse, depuis... ???, les débuts des HRD, et il la divulguait occasionnellement.

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

La Vie de la Moto, n°1190 du 30 Mars 2023 :

- Page 15 : membre du VOCF, Raspoutine, vacciné Vincent Egli, avoue avoir un faible pour : ...une Triumph Hurricane
- Page 27 : Musée Sammy Miller (GB), sur le parking, une Rapide... rouge !
- Page 30 à 32 : l'Autocyclette A. GARREAU, pas Clément !

La Vie de la Moto, n°1192 du 13 Avril 2023 :

- Page 21 : Qui donc, membre du VOCF, se cache derrière son écharpe, sa casquette, son barbour, sa barbe et sa Vélocette Venom 500 cc, puis, toujours bien emmitouflé, au milieu des participants de la sortie du Club des 5A ?

Real Classic de Avril 2023 :

- Page 33 à 39 : La belle histoire de Lynne et John Hurst, (reconnus comme de grands amateurs de Velocette et Vincent) et de sa Serie A, HRD.

La Vie de la Moto, n°1194 du 27 Avril 2023 :

- Page 12 :Sports mécaniques à Issoire
- Page 13 :Membre du VOCF, fin bricoleur, Jean B. n'a pas pu s'empêcher de reconstruire la Peugeot 1913, 2 ACT, 4 soupapes par cyl., du grand art ! même les pédales de vélo y sont.
- Page 15 :La Vincent de Hervé S., une réplique par Patrick Godet d'une 500 Grey Flash.
- Page 15 :On ne peut rester indifférent et on ne peut que se joindre à notre ami et collaborateur, Jean B. qui assiste au démarrage de la Nougier 350-4 par Claude Caucau.

Note de Jean : J'avais tenté dans les années 80 d'établir une bibliographie qui parut par épisodes dans le Loup-Garreau puis, Michel et moi avons fusionné nos recherches d'où une liste de parutions de 10 pages qui fut par la suite complétée des apports ultérieurs de Michel.

Bien sûr, cette bibliographie englobe notamment beaucoup de parutions des années 30 à 50 avec de nombreuses références à Moto-Revue, Motocycles, Motocycles et scooters, les Nouvelles Motocyclistes et quelques encyclopédies. Je vais voir avec Didier s'il a la possibilité d'exploiter cette liste dans le cadre de sa revue de Presse.

Motos croisées

(Résultats du problème du numéro 39)

Par Philippe Abonyi

HORizontalement

- I - Arrivée à la direction chez Vincent en 1948
- II - Rebelle des années 14-18. Il mérite la corde pour se faire prendre.
- III - Usine réputée pour le travail à la chaîne.
- IV - Recordman chez Gnome et Rhône. Orientation.
- V - Née en France, près de la Suisse, malade en Angleterre. Ancienne vedette du cirque
- VI - Peut se faire éjecter par le club. Y prend-t-on la grosse tête en l'écouter ? A gagné plusieurs fois le bol d'or dans sa catégorie.
- VII - Service d'urgence en marche arrière. Entrait par derrière.
- VIII - Elles devaient être bonnes ces motos anglaises ! Presse.
- IX - Hautes en couleurs.
- X - Interdits de reproduction.

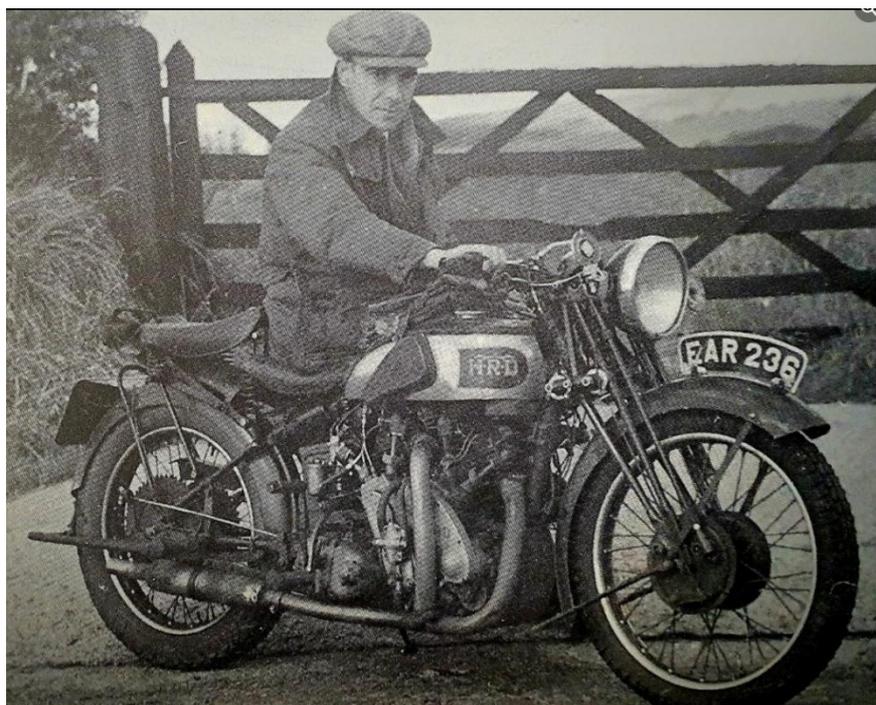
VERTICALEMENT

- 1 - Poussent dans un tambour.
- 2 - Annonce la meilleure solution.
- 3 - Le nom de cette marque de Coventry a-t-il été inspiré par Moto Guzzi ?
- 4 - Points opposés. Enfumé comme un gendarme.
- 5 - Élément de servofrein. Fait rarement le pont. Purée de mil.
- 6 - Refroidit mais pas toute seule. Le troisième homme.
- 7 - Inversé: plus connu pour ses recettes de "bonnes femmes" que pour ses motos. Pas écossais.
- 8 - Mis en rayon. En pleine campagne ou à côté.
- 9 - Un prince Russe avec de l'or. Passée par Épinal ?
- 10 - Méthode de rectification pour gagner du temps.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
I	G	I	R	D	R	A	U	L	I	C	I
II	A	D	O		V	I	R	A	G	E	II
III	R	E	Y	N	O	L	D	S		N	III
IV	N	A	A	S		E	N	E		T	IV
V	I	L	L		O	T	A	R	I	E	V
VI	T	E	E		R	T	L		M	R	VI
VII	U	M	A	S		E		P	A	L	VII
VIII	R	E	G	A	L		U	R	G	E	VIII
IX	E	N	L	U	M	I	N	E	E	S	IX
X	S	T	E	R	I	L	I	S	E	S	X
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	

M
C R O I S É E S
T
O
S

VOCF / 02
SOLUTION



Une petite envie en regardant cette photo ?
Rendez-vous page 32...

(doc. Trouvé par P. Hamon sur fesse-bouc)

Velocette et Vincent

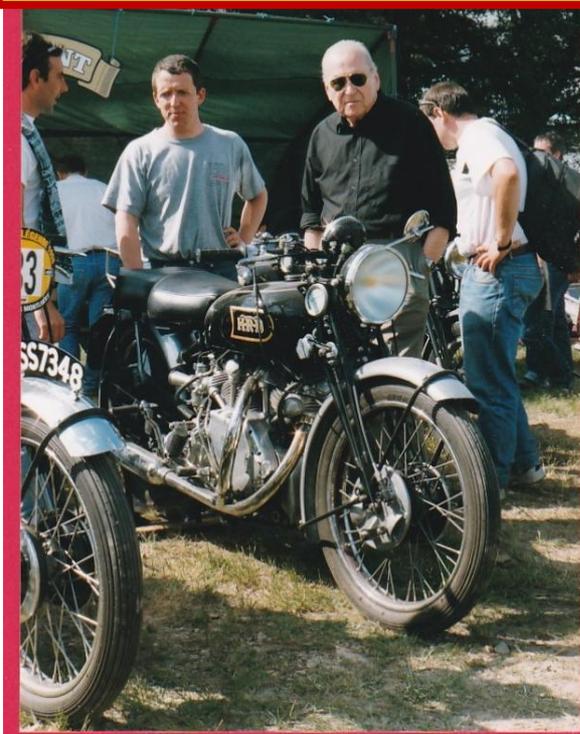
Par Jean

Ceux qui ont la chance d'avoir lu le Loup-Garreau depuis ses premiers numéros se souviennent peut-être de l'article consacré à Yves Cauchy. Pour les autres, le Loup-Garreau électronique reproduit l'article, ci-après.

Yves Cauchy, né au début du siècle dernier, fut le seul Français à s'engager sur une Vincent au TT. C'était en 1936. Ayant eu la chance de l'interviewer (et de goûter son ouisqui) dans son XV^{ème} arrondissement de Paris, j'en obtins les rares photos de cette 500 à Paris.

Il existe une réclame pour des bougies dans un Moto-Revue des années d'après-guerre où il apparaît en photographie. Yves Cauchy m'avait dit qu'il avait surtout fait carrière sur Velocette avec quelques succès méritoires. J'ai appris aussi par lui que caler dans sa botte la clé à bougie pouvait être dramatique pour le genou...

Ci-dessous Yves Cauchy et François Grosset (Montlhéry 1998)



Or, il y a quelques temps, Hervé Sévenier (du club Velocette) a retrouvé une machine d'Yves Cauchy et c'est une véritable aventure !

Cette machine une KTT MK7 avait été gravement endommagée dans les années 30 et son propriétaire était passé à la MK8. Hervé la vit en vente, il y a quelques années dans un magazine. Malheureusement, elle était équipée d'un arrière de cadre de KSS (bidulée) et d'une fourche de même provenance. Cette machine a finalement échoué chez un grand mécano (un certain C. C.) qui entretient l'écurie Nougier.

Dans le même temps, monsieur G., ancien

champion de France et grand collectionneur du côté de Bourges décéda. Sa fille fit cadeau à son mécano, monsieur N., d'une des machines de son père, en l'occurrence une autre KTT MK7. Il y a peu de temps, le trio de messieurs Hervé, C. C. et N. fut réuni. Il en ressortit que la KTT de C. C. n'avait pas son moteur d'origine mais que ce moteur était dans celle de N. et, dans le même temps, Hervé trouva sur le bon coin les pièces de fourche de KTT manquantes. Dans la mesure où elles provenaient d'une machine accidentée, Hervé a tout lieu de croire que ces pièces sont bien celles de la KTT d'Yves Cauchy. Du coup, il y a gros à parier que



Yves Cauchy au T.T.

cette machine rarissime, au pédigrée exceptionnel, va pouvoir être reconstruite dans sa configuration d'origine, et ceci d'autant plus qu'elle est en d'excellente mains ! Bien sûr, Hervé regrette un peu de l'avoir « laissé passer » il y a quelques années, quand elle était encore « bidulée », mais il se console en sachant qu'elle a trouvé une bonne maison ! Je sais, par Hervé, que cette motocyclette était exposée au salon du 2 Roues de Lyon en février dernier.

Précisons que j'ai simplifié cette histoire qui est en fait pleine de détails que vous pourrez demander à Hervé ou à C. C...



Avenue de Suffren à Paris en 1936.

Yves Cauchy est le personnage debout en chemise claire dont la conversation captive peut-être une charmante admiratrice



Une autre vue de la machine.

Les connaisseurs de Paris pourront apprécier en arrière-plan l'édicule, à la gloire de l'empereur Vespasien, que les autochtones appelaient « Tasse ». À ce jour, il en reste encore une devant la prison de la Santé mais pas de Série A hélas...

Ci-dessous, la page du Loup-Garreau n°4 au sujet d'Yves Cauchy.

10

A propos d'Yves Cauchy et du Tourist Trophy 1936

Cet hiver, Dominique Président Le Bris nous transmettait une demande venant de l'île de Man via Patrick Godet: Il s'y préparait un livre sur l'histoire du TT à travers la marque Vincent et l'auteur cherchait désespérément la trace de deux coureurs engagés au TT 1936 avec des licences françaises, Yves Cauchy et Richardson. Le hasard voulut qu'Yves Cauchy comptât au nombre des amis d'un spécialiste Velocette, Jean-Pierre Pradères... et c'est ainsi que le Loup Garreau put le retrouver.

Yves Cauchy a fait ses études dans le quatrième arrondissement où je travaille et habite depuis 1933 dans le quinzième où je suis né. C'est un "pays" en quelque sorte. Mais si je vous parle de lui, ce n'est pas par régionalisme, c'est parce que, en 1936, il a été engagé pour courir sur Vincent le Tourist Trophy de l'île de Man.

Je me présente donc chez lui un mercredi après midi pluvieux. Mon hôte me propose une boisson. "Plutôt alcoolisée ?

- Oui
- Plutôt Ouiski ?
- Oui
- Plutôt Bourbon ?
- Non
- Plutôt Scotch ?
- Oui ...
- Bien sûr, vous préférez un Single Malt ?"

Yves Cauchy est un connaisseur. Il a appris à boire le Whisky, en Ecosse, dans le bar d'un hôtel qui remplissait aussi le rôle de pub du village... Il n'a jamais réussi à payer cette fois là. A boire, oui, mais à payer, les écossais l'en empêchèrent...

A la vue du Loup Garreau, il ne peut s'empêcher de rire. L'allusion à Clément Garreau est claire. "C'était un brave garçon déclare mon hôte en imitant l'accent de notre Garreau National, mais il était quand même un peu près de ses sous". Garreau qui a commencé au fond d'une impasse rue de Vaugirard, a fait un coup, juste après guerre, en rachetant un stock de Norton 16 H et de pièces provenant des alliés. (Ceux qui ont connu Garreau se souviennent de ces 16 H repeintes à la brosse qu'il vendait encore juste avant sa mort). Connaissant du monde chez Norton, Yves Cauchy fera obtenir à Garreau le titre d'importateur Norton pour la France.

Yves Cauchy qui avait acheté à Garreau une Excelsior Mechanical Marvel a également eu une New Imperial, une Norton culbutée, une Velocette KTT.

Yves Cauchy est un ami de Jacques West, lequel a couru le TT 1936 dans l'écurie de l'usine Vincent et courra plus tard le TT sur BMW. Après avoir fait la guerre dans l'aviation, Jack West est passé chez AJS. C'est lui qui, à la demande d'Yves Cauchy, fera obtenir l'agence AJS France à Pierre Monneret.

Yves Cauchy a beaucoup participé au "cirque" avant guerre. "Les Anglais étaient les rois déclare-t-il. Les coureurs se retrouvaient partout, entre copains et même en famille: J'ai eu par exemple, comme petite amie, la soeur de la femme d'Anderson, coureur anglais..." (Est-ce que vous êtes coureur ? chantait Bourvil ndr.)

Le sud de la France, nous dit-il, était le territoire de joyeux drilles qui ne roulaient pas très vite mais qui avaient le sens du spectacle et qui savaient faire la fête !

Partant courir le GP de Hollande, il devra charger sa motocyclette dans le train au moment où il s'ébranle. Nous sommes loin de l'organisation de la course moto d'aujourd'hui, comme en témoigne l'anecdote suivante: Un moyen efficace pour lutter contre les conséquences des remontées d'huile dans les culasses se résumait en un bouton de manteau dans les trous duquel on enfichait les deux moitiés du fil haute tension coupé au préalable. Il se produisait ainsi, au moment de l'allumage, une double rupture qui réchauffait l'étincelle.

Ked Leach, rencontré lors de courses à Dieppe et en Belgique, lui fera connaître Philipp Vincent et ses machines. Yves Cauchy est donc allé à Stevenage chez le "Petit Père Vincent" (c'est ainsi que les anglais l'appelaient affectueusement) en 1936.

Sa plus grande impression a été lorsque, à la sortie de l'usine, il a dû descendre un trottoir. Le réflexe jusqu'alors indispensable de soulager la selle du poids du pilote se révélait soudain inutile ... La suspension avait avalé la dénivellation.

Le petit guidon droit, les quatre freins sont bien gravés dans ses souvenirs, tout comme la fragilité du moteur qui résidait, de son avis, dans le système de distribution surélevée.

Jack West, ami d'Yves Cauchy courrait sur une Vincent à compresseur qui, d'après les dires de ce dernier, cassait à tous les coups (Jack West faisait partie de l'écurie de l'usine).

Dans son souvenir, la 1000 résistait mieux du fait de sa plus grande puissance.

A la suite d'une course en Hollande, Ked Leach doit repartir d'urgence en Angleterre, laissant Yves Cauchy replier sur Paris, motocyclette, automobile et épouse. Avec Richard de Garate, il profite de l'occasion pour photographier la HRD dans un décor typiquement parisien (sur fond de vespasienne) à l'angle de la rue de Suffren et de la rue de la Fédération.

Son Excelsior n'étant pas arrivée à temps, Ked Leach lui prête sa propre machine pour le TT 1936. Yves Cauchy et Richardson alias Richard de Garate sont engagés sous les couleurs de Kings, l'agent d'Oxford (qui ne les subventionne pas d'un penny).

Yves Cauchy cassera aux essais tandis que, arrivé en retard, Richardson ne courra pas.

Yves Cauchy se rengage au TT en 1937 avec une Guzzi, puis en 1938 avec une Velocette. Pour lui, le circuit de l'île de Man est superbe mais ... très dangereux.

"C'est au TT, déclare-t-il, que j'ai appris à courir. Descendre la montagne à pleine vitesse est une expérience inoubliable..."

Mobilisé sur la ligne Maginot, Yves Cauchy obtiendra une permission pour courir le TT en 1939 sur Velocette, mais il ne terminera pas la course pour cause de sortie de route.

10

Le Loup-Garreau, périodique de liaison de la section de France du Vincent-H.R.D. owners club

Trophée du Tigre, suite des Lauréats

Par Jean

Proposés pour 2007 :

1 - Stéphane Membré (proposé par Serge Vollard) :

« Notre bon ami Stéphane qui en montant à l'Île de Man a fait le plein d'essence dans la poutre de l'Egli qui sert en principe de réservoir d'huile, vidange impossible sur le bord de la route (nous n'avions ni huile, ni bac et respect de la nature oblige).

Que faire?

Fouille des sacoches et découverte d'une magnifique pompe à vélo de couleur rose.

En principe l'essence étant plus légère que l'huile et le moteur n'ayant pas tourné, le carburant doit donc se trouver au-dessus du lubrifiant, les 2 n'étant pas miscibles tant qu'il n'y pas secouement du véhicule.

On découpe l'embout mais une pompe souffle, mais n'aspire point.

Ce n'est pas grave. Stéphane va aspirer après avoir mentalement calculé combien 0,94 litre d'essence représente de corps de pompe (très bonne exercice, sachant que $\pi = 3,14$).

Mais en mon for intérieur je savais qu'il allait arrêter lorsque le liquide changerait de goût, la pratique l'emportant donc sur la théorie.



Après environ 15 min et quelques grimaces et autres déglutitions (la pompe rose allant et venant entre les lèvres charnues de Stéphane pendant que ses joues se creusaient et se regonflaient faisant naître des idées plus qu'érotiques dans nos cerveaux), tout était en ordre et nous avons repris la route, Stéphane me faisant promettre de taire l'incident... »

Ici, Stéphane n'est pas sur l'Île de Man mais aide un compagnon de voyage sur la route de Barcelonnette (rallye 2014). Chaque fois qu'une aventure mécanique rigolote se présente, Stéphane n'est jamais loin et toujours prêt à donner un coup de main !

2 - Didier Camp (proposé par Dany Vincent) :

« Didier Camp pour, se promenant à Comet et voyant une Rapide garée, a attendu le propriétaire de la Rapide pour faire connaissance, au lieu d'embarquer la 1000 en laissant la 500 (et si madame était là, il aurait pu embarquer les deux) ».

Trophée reçu pour l'année 2007 : Stéphane Membré et ce n'est pas du pipeau.

Du Face-Book au Fesse-Bouc

Rubrique SM Zoophile

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



Paul nous fait remarquer que ça va être dur de vérifier si elle est *Matching-numbers*, sans se salir !

Contrairement à une célèbre Comet de trial de jadis, celle-ci a gardé sa suspension arrière. Que dire de plus ? La parole est au Fan Club de Petula Clark...

...La gadoue, la gadoue, la gadoue...



Un petit week-end Lyonnais...mais pas que

Par Mamy Green

L'année dernière, mon fringant cavalier s'en était allé à Lyon, au salon du 2 Roues et à l'AG du VOCF, festoyer avec les amis et se rincer l'œil (n'hésitez pas à relire le LGE n°27 page 7), m'abandonnant à la maison, sous une couverture dans mon garage.

Je voyais venir cette édition 2023 du Salon Eurexpo du 2 Roues et je me suis dit que cette fois-ci j'en serai. Il n'a guère été difficile de le convaincre, car, y aller en train ou en voiture ne l'enchantait guère. De plus, le « dérèglement climatique » a joué en ma faveur pour les préparatifs. Un mois de février aussi doux qu'un mois de Juin... Je me suis retrouvée bichonnée, puis harnachée, sacoches, petite selle, GPS. Tout cela commençait à sentir la Route, enfin !!!!



Départ au petit matin, direction l'Ouest ? Holà, y'a erreur, Lyon, c'est vers l'Est/Nord-Est. Pourtant il a dit qu'on y allait à Lyon, alors, laissons-le me guider. Déjà trois bonnes heures de petites routes et nous revoici à un endroit que j'ai déjà vu (voir LGE n°37), « Saint-Vincent », petit village à quelques kilomètres de Pau.

Ça lui reprend, un moment mystique. Photos, clic clac clic, d'un panneau, d'une église et on repart. Rapide bonjour au Château de Pau et direction le Nord ?? Le Nord ?? Maubourguet, puis traversée du Gers, Auch, Beaumont-de-Lomagne, que de belles routes qui serpentent au long des vallons, de belles bastides chargées d'histoire, et de la belle lumière. Tiens, il fait moins « doux », l'hiver reviendrait-il ? Une polaire il a glissé



sous la veste, mis les gants fourrés et la route continue de défiler. Montauban est passée, il fait nuit et il se met à pleuvoir, Brrr !!! Caussade, ça y est, il craque, fesse tannée et main droite ankylosée. Un hôtel, de ceux que l'on trouve partout et nulle part, heureusement, avec un garage pour moi. Bonne nuit !! Nuit de songes, où demain nous mènera-t-il ? Lyon est à l'Est, pas au Nord !!



Le jour se lève à peine et déjà il me réveille (et les clients de l'hôtel par la même occasion). Quelques kilomètres de petites routes bien humides, et soudain un panneau, « Saint Vincent », là, je crois rêver. Il est tombé sur la tête !



Arrêt photos, clic clac clic, le panneau, l'église. Prendrait-il seulement le temps de me photographier, moi que la crasse de cette chevauchée commence à recouvrir ?



Et c'est reparti, mais cette fois, il se décide enfin à partir vers le Nord-Est.





L'Aveyron, froid, presque sinistre en cette saison (on dit que les corbeaux y volent sur le dos pour ne pas voir la misère), Villefranche-de-Rouergue, Rodez, cette ville froide et glaciale, bâtie sur un éperon rocheux qui abrite ce musée du Noir. Petit arrêt, histoire de se dégourdir les pattes et de visiter un hôtel pour une balade prévue dans quelques mois. C'est tout bon, alors on repart.



Espalion, Laguiole (souvenir, souvenir d'un de mes premiers Rallye annuel du VOCF), enfin, Chaudes-Aigues. Il a fait bon m'y réchauffer sous quelques timides rayons de soleil et lui, d'y savourer une bonne saucisse Auvergnate et son Aligot ! Je vous jure que de repartir lui a été difficile.

La route défile sous mes roues, on longe parfois l'autoroute, ce long ruban monotone. Moi, je préfère rester sur les petites routes, on s'y traîne parfois un peu derrière un camion et les traversées de villages sont souvent un calvaire pour mes suspensions et pour son dos, pour ne pas parler de son séant. St-Flour, Massiac, on approche d'Issoire et... il tourne à gauche, plein Ouest. Ça y est l'Aligot n'a pas dû passer. Voudrait-il aller chercher un fromage au Mont-Dore ?



Et bien non, un petit hameau, une église, un monument aux morts, un autre « Saint-Vincent », clic clac clic.

Demi-tour et direction l'Est, Issoire, Ambert, Montbrison et enfin Lyon. Fin de journée, mauvaise heure, bouchons pour traverser la ville, presque une heure à faire du surplace, celle-là, il me le revaudra.

Je n'aime pas faire du surplace, surtout la nuit, quand il pleut.

Je suis dégouttée, il m'a abandonnée dans un garage, bien sec, mais pas chauffé. Même pas une couverture sur le dos, paraît-il qu'il faut que je sèche. Encore heureuse qu'il m'ait déchargée. Deux nuits il m'a laissée là, sans voir le jour et le soleil. Lui, il a profité de sa journée pour aller au Salon et il ne m'y a même pas amenée. Décidément je lui revaudrai ça aussi.

Je trouve que Mamy Green a été bien bavarde.

Je lui prendrai la plume, pour vous parler du salon. Toujours aussi grand et toujours aussi diversifié. Un savant mélange de machines modernes, de machines anciennes, de préparateurs, de Clubs, d'animations. Dommage qu'il y ait autant de monde !

Un gros stand « Moto Anglaises » toujours aussi intéressant, il y avait même des Vincent et dérivés (Godet Black-Shadow, Egli) belle Norton, BSA. Un certain relent de VOCF y trainait.



*L'accueil y était chaleureux, et enjoué...
Merci aux membres du VOCF.*





Jouxtant les Motos Anglaises, le petit stand Nougier. L'accueil y est toujours sympathique, Claude Caucal et Madame, toujours souriants et les motos exposées, même si peu nombreuses, sont juste exceptionnelles.

Ah ! Cette 350 cc, 4 cylindres, la France aussi, a des artisans de génie qui savent et ont su construire de belle choses.

Une journée pour tout voir, c'est trop peu, on ne peut s'attarder et la visite se fait au hasard des bousculades, et des rencontres.



Que dire de ce tri-cycle Lazareth à moteur V8 estampillé Ferrari ?



Et de ces choppers (peuvent-ils rouler sans casser leur fourche démesurée ?).



Les nouvelles BSA attirent bien des curieux

et cette Tigre à moteur Panhard ne laisse pas le connaisseur, indifférent.

Cette New-Map, restaurée, plus neuve que neuve,



et ces alignements de Motobécane, Motobécane qui fête cette année ses 100 ans.





Une belle histoire, une production en dents de scie, qui a évolué, au fil des décennies, du meilleur au pire, sans jamais savoir ou vouloir pérenniser ses choix.

Pourtant, il y avait de la bonne graine, et il aurait suffi de peu, pour que...

Mais cela est une autre histoire.





Et puis, pour le plaisir technique et esthétique de l'œil, une de celle qui reste une des motos françaises d'exception, toujours en production, dans la banlieue Toulousaine, la Brough Superior.

On aime ou pas, mais on ne peut rester indifférent.

Il y avait plein d'autres choses à voir, à vous d'y aller l'année prochaine.

En cadeau, le moyen de transport que vous aurez à utiliser, celui-là, ou celui-ci ?



La journée est passée, il est temps de s'échapper et de penser au retour.



Mais, les membres du VOCF présents au salon, m'ont prévenu : Alerte Météo, « neige, froid, vent sur le Massif Central, attention à toi, une route plus facile et rapide tu devrais prendre ! »...

Salon du 2 Roues 2023

Par Dany

Le salon du 2 Roues à Lyon est vraiment l'évènement Moto en matière de salon. La version 2023 a utilisé tous les halls du salon Eurexpo, ce qui ne s'était jamais vu depuis que ces bâtiments ont été construits (au moins 25 ans), soit 140 000 m², une surface énorme. Rétromobile occupe "seulement" 30 000 m² environ.

Comme toujours on y trouve un mélange de motos récentes avec toutes les marques, dont beaucoup que je ne connaissais pas (je ne suis peut-être pas non plus une référence dans ce milieu, ma moto la plus récente ayant 50 ans...) et beaucoup, mais vraiment beaucoup, d'anciennes.

Voici ce que j'ai repéré et qui m'a le plus marqué cette année :

— une expo Motobécane avec je pense tous les modèles, dont la 500, 4 cylindres, à transmission par arbre (1 exemplaire survivant), manquait peut-être juste la 750, 4 cylindres, dont il existe aussi un seul exemplaire.



— une expo de 50 cm³ de course, avec au moins 50 modèles, la hauteur maxi de certaines ne doit pas dépasser 60 cm et le poids avoisine les 55/57 kg, des pneus plus petits que ceux de certains VTT d'aujourd'hui, le tout pour 20 CV, 200 km/h à +/- 20 000 tours/min. Certains carbus font 30 mm de passage !



— le stand incroyable des motos Lazareth.

On est ici dans ce qu'il y a de plus délirant. Certes, un peu éloigné de nos engins habituels, mais toujours intéressant pour les motards que nous sommes.



Photo Lazareth

Moto à 4 roues, équipée d'un moteur Maserati V8 de 470 chevaux. Choix possible avec un Ferrari...

Une autre avec "seulement" 2 roues, mais un train avant un peu bizarre...ci-dessous.





**Ci-dessus un trois-roues
équipé du même moteur
Maserati**



**Je ne résiste pas à une photo
prise du poste de pilotage du 3
roues pour notre ami Stéphane,
avec une très belle vue sur
l'admission du V8**

À noter que, contrairement à
beaucoup de préparations qui ne
verront jamais la route, les motos
Lazareth avaient presque toutes
les pneus sales, voir assez usés,
de la terre sous les garde-boues,
etc.
Bref, des motos qui roulent,
même si sans doute peu en ont
croisé.

Enfin le clou du spectacle était...
...la moto volante.



Moto à roues, certes, mais chaque moyeu est équipé d'un mini-réacteur. La moto se "disloque" automatiquement pour mettre les réacteurs à l'horizontale et peut décoller comme on peut le voir sur le site <https://www.lazareth.fr/neomobilite/moto-volante/>, où des vidéos, dont la photo ci-dessous est extraite, illustrent cette possibilité !



Photo Lazareth

— je passe rapidement sur le circuit tout terrain avec des montagnes de terre sur lesquelles on pouvait rouler avec des anciennes des années 30, l'habituel - pour ce salon - "Mur de la Mort", les motos Nougier, les dizaines de stands de club d'anciennes et bien sûr le stand du RMCE, qui présentait uniquement des anglaises et qui nous a accueilli pour plusieurs Vincent.

Argentine

Par Jean

THE VINCENT
H.R.D.

VINCENT
LA MOTOCICLETA STANDARD MAS VELOZ DEL MUNDO!*

- ★ 180 kms. por h.
- ★ Camisas de cilindros intercambiables.
- ★ 1 carburador completo AMAL por cilindro.
- ★ Pistones SPECIALLOID.
- ★ Cuadro articulado telescópico.
- ★ Doble freno en cada rueda.
- ★ Ajustador automático de cadena.
- ★ Cubiertas reforzadas AVON.

** Lo afirmamos y lo demostramos*

Representantes Exclusivos:
CIMIC
S. R. L. Cap. \$ 250.000

BELGRANO 270 BUENOS AIRES

37

Texte reproduit (traduit de l'espagnol) dans son intégralité

Cette publicité a été trouvée dans un hebdomadaire sportif argentin de 1948.

La page verso est consacrée à des matchs de boxe (je fournis le scan sur simple demande) et l'ensemble est arrivé sur mon bureau par un célèbre *Argentina-trotter*.

Je ne vous ferai pas l'injure de vous traduire « *La motocicleta standard más veloz del Mundo !** »

En revanche, au lieu de trouver : « Ce n'est pas un slogan mais un fait ! », nous pouvons lire : « nous l'affirmons et le démontrons. »

- 180 km par heure.
- Chemises de cylindres interchangeables.
- 1 carburateur complet Amal par cylindre.
- Pistons SPECIALLOID.
- Cadre articulé télescopique.
- Double frein sur chaque roue.
- Réglage automatique de la chaîne.
- Couvertures (? = NdJ) renforcées AVON.

Un p'tit coup de fil chez CIMIC des fois que ? : BELGRANO 270...

Manifestations à venir

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

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



17 ET 18 JUIN 2023 :



Amis Vincentistes,

Guy DANO, grand amateur de motos Vincent, nous a quittés le 13 janvier dernier. Pour lui rendre hommage, je vous propose de nous retrouver, à l'occasion du *Cafe-Racer Festival*, à Montlhéry, samedi 17 et dimanche 18 juin 2023 (comme nous l'avions fait à l'initiative de Guy pour Patrick Godet en 2019).

Nous aurons un emplacement dédié pour exposer nos motos, probablement à proximité du stand Godet Motocycles. Et si nous sommes assez nombreux, nous pourrions effectuer une parade VINCENT sur le circuit.

Pour cela, j'ai besoin de savoir rapidement si vous prévoyez de venir et quel(s) jour(s).

Merci de me répondre d'ici la fin du mois pour que je puisse communiquer à l'organisation un nombre prévisionnel de participants.

Je vous enverrai des informations complémentaires dans un deuxième temps.

Tous Les Vincentistes sont les bienvenus, *matching number* ou pas !

Et si vous ne connaissiez pas Guy, c'est une occasion unique de réaliser une exposition de belles motocyclettes et de rouler en démo sur l'autodrome mythique de Linas-Montlhéry pendant que c'est encore possible.

À bientôt.

Contact : Hervé BLONDEAU – 06 73 89 17 41 – blondeauh8@gmail.com

17 AU 24 JUIN 2023 :

Semaine à Vincent – Les Merveilles de Bourgogne du nord.

Un mélange de moto et de visites pour tous les goûts !

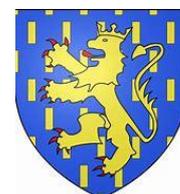
Gîte de groupe déjà réservé. **COMPLET**.

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



14 AU 16 JUILLET 2023 :

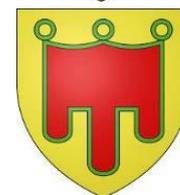
Rallye Annuel à Villers-le-Lac, Doubs (25130). Voir annonce complète dans le n°39. **COMPLET**.



23-30 SEPTEMBRE 2023 :

Tour du Massif Central à Vincent, en itinérance, organisé par collectif VOFC. **COMPLET** mais liste d'attente.

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



*N'oubliez pas de visiter notre site,
la mise à jour est plus fréquente que la parution du Loup-Garreau :*

<https://www.vincent-owners-club-france.com/>

Petites Annonces

Les petites annonces des adhérents du VOCF sont diffusées durant **trois numéros** (sauf s'ils demandent à les retirer).

Passé ce délai, ils devront redemander à diffuser leurs annonces.

Les adhérents au VOC international peuvent profiter des mêmes conditions que les adhérents du VOCF. La photo de leur carte d'adhérent peut leur être demandée pour vérifier cette appartenance.

Les non-adhérents peuvent faire passer une petite annonce concernant les Vincent uniquement, elle ne sera diffusée que sur un seul numéro.

- **LE LOUP-GARREAU N°36, papier,**

exclusivement dédié à Patrick Godet est composé essentiellement de témoignages.

C'est un collector de 52 pages (tiré sur papier glacé de 115 g).

Il est disponible au prix de :

- 15 euros port compris (France) **pour les MEMBRES du VOCF**
- 20 euros port compris (France) pour les NON-MEMBRES.

Contacteur Catherine, tél. : 06 81 27 09 11, crrperso@yahoo.fr



- **JACQUES COLOMB VEND :**

Velocette 500 Thruxton Veeline du 10/1970

Une des rares importées par Leconte.

Carte grise normale.

VMT 977. Expertisée. Environ 45 000 km, 28 000 €

Tel. 06 75 28 77 47

colomb.j@wanadoo.fr



- **ÉRIC HOLUBENNY POSSÈDE :**

Possède depuis presque 10 ans **une 1000 Vincent Rapide** qui date du 02 05 1951, RC8370, F10 AB1 6470. Elle est en superbe état d'origine et nécessite un redémarrage.

Elle possède un carnet que le premier propriétaire Anglais a tenu à jour avec toutes les révisions.

IL SOUHAITE LA VENDRE car il a d'autres projets. Prix : 70 000 €.

Contact, Éric : 06 66 95 41 37, eric.holubenny@wanadoo.fr



- **MICHEL HALEWYCK CHERCHE :**

Une Vincent Rapide Serie B authentique avec certificat d'immatriculation (car elle ne moisira pas dans un garage mais retournera sur la route). L'état importe peu, pourvu que la moto soit la plus complète possible et d'origine. Une Meteor Serie B dans le même esprit est aussi une option.

Toutes les propositions envoyées à Michel : halewyck.michel@gmail.com, seront soigneusement étudiées.

- **HRD SERIE A TWIN 1937 :**

Noire, restauration fraîche et conforme, tous les numéros correspondent, 330 K€.

Francois : pontricoul@gmail.com

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 Houllme, 76770 Malaunay.

 **Alton France :** Alternateur, démarreurs pour moto anglaises – www.alton-france.com. Parc d'Activités de Kerscao, 13 rue Jean Fourastié, 29480 Le Relecq-Kerhuon.

 **Restom :** Traitements réservoir, peintures époxy, etc. www.restom.net – 20 rue du Premier Mai, 71500 Louhans
PS : Restom offre 10 % de remise sur présentation de la carte VOCF de l'année en cours pour des achats effectués sur des salons où 'Restom' ou bien 'Restom Île-de-France' (Restom IdF) est présent.

 **François Grosset :** Démarreurs électriques pour *Twin*, allumages électroniques pour *Twin* et *Mono* Vincent HRD – pontricoul@gmail.com

 **Le Clairon :** Bar ambiance moto rétro : le repère du club VOCF et de bien d'autres... 328 rue de Belleville, 75018 Paris – Facebook : leclairon.free.fr

 **Tracy Tools :** Tarauds filières outils en BSW, BSF, BA, BSP, UNC, UNF, etc. Ils proposent deux qualités : chinoise (usage occasionnel) ou britannique (bonne qualité). www.tracytools.com

 **Andy Davenport :** Andy est un anglais charmant qu'on voit de temps à autres au *French Rally*, il fabrique et vend des pièces Vincent. Prix plutôt intéressants. <https://vincentblackshadow.co.uk/>

 **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



Ont contribué à ce numéro :

Philippe Abonyi, Didier Camp, Mamy Green, Paul Hamon, Hervé Laur, Jean Pirot, Catherine Remillieux-Rast, Hervé Sévenier, Dany Vincent.

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