

LE LOUP-GARREAU

41

Électronique



USA, Daytona Beach 1949

De G. à D. : Rollie free, Vincent Martin (distributeur HRD en Californie), Philip Vincent, Walt Lupan (distributeur Indian à El Paso), John Edgar.

Photo adressée par François Grosset

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.

Mai 2023



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

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

En contrepartie, ses adhérents :

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

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

Sommaire :

Le mot du Secrétaire Général	2
<i>Mad Jack</i>	4
La vidange	8
Vincent quand tu nous tiens !	13
Cees Fick ou la Norvin du Hollandais Volant	15
Trophée du Tiggre, suite des Lauréats	18
Élucubrations et divagations	19
Revue de Presse	20
Un Dimanche DGR ???	21
Du Face-Book au Fesse-Bouc	22
Le Premier Week-End Occitan	24
Manifestations à venir	28
Petites Annonces	29
Bonnes adresses	30

INFORMATION IMPORTANTE

Il semblerait selon une information émanant d'un marchand de pneu que la marque Avon a été revendue à plusieurs reprises et que le dernier propriétaire arrêterait la fabrication de tous les pneus motos.

Or, Avon est le seul à proposer des pneus en 20". Monte qui n'équipe déjà guère que les Vincent A, B et C d'origine plus un ou deux modèles plutôt confidentiels.

Nous n'avons pas d'informations sur un possible repreneur de ces fabrications et peut-être y en aura-t-il un, mais il semble préférable d'avoir un peu de stock d'avance.

Le mot du Secrétaire Général

Chers amis sportifs,

Le contrôle technique arrive.

Il y a quelques temps, le gouvernement français avait fait appel à un professionnel du contrôle technique auto pour juger de l'opportunité d'en instaurer un pour les motocyclettes (conformément aux prescriptions européennes).

La FFM et la FFMC ont eu beau jeu de démontrer que cette étude était faussée (on ne peut être juge et partie) mais également que le contrôle technique moto n'était pas pertinent dans la mesure où les Motocyclistes sont très à cheval (si j'ose dire) sur les questions de sécurité de leurs machines.

Ils sont en cela aidés par les concessionnaires qui font des contrôles systématiques lors des passages en révision.

De fait, si l'état de la route intervient dans 35 % des accidents, l'état de la machine ne le fait que dans 0,3 % ! Le gouvernement a donc proposé de mettre en place un autre système mais c'était sans compter sur trois petites associations écolo-bobo parisiennes. Ces associations de quelques dizaines de membres (dont une sous la coupe d'un spécialiste du vélo électrique) ont convaincu leurs amis du Conseil d'État du bien-fondé de ce contrôle (ils songeaient surtout aux échappements libres).

Vae victis, le contrôle technique aura lieu pour les motocyclistes de Corrèze comme de Paris. Comment ? Le gouvernement observe la plus grande prudence pour mettre en place un système intelligent et pas trop coûteux pour le motocycliste.

Et nos Vincent ? Quel sera leur sort ? Sans doute seront-elles exemptées à l'instar des VL et PL de collection d'avant les années 60 mais que cela ne nous empêche pas de télécharger les fiches techniques du VOCF pour effectuer, nous-mêmes, le meilleur des contrôles techniques et rouler cet été en toute confiance !

Jean

En manque d'inspiration pour un édito, Jean a bien voulu me "dépanner".

En complément, je peux apporter ma petite contribution sur ce sujet.

En Allemagne, le contrôle technique existe depuis plusieurs années. Un ami allemand participe régulièrement au Tour De France à Motos Anciennes, maintenant France à Moto Ancienne, avec une très belle 250 ou 350 Terrot et qui marche très bien.

Il y a quelques années, comme le sujet était déjà plus ou moins évoqué, je l'avais questionné sur leur contrôle. En fait, les contrôleurs sont plus amusés qu'autre chose quand ils voient arriver cette moto.

Ils vérifient la présence de freins (pas l'efficacité), que les pneus ne sont pas usés ou trop vieux et n'osent pas faire démarrer la moto... Comme il n'y a pas de démarreur, ils ont plutôt peur de se faire mal avec toutes ces histoires de retour de kick ! Comme également le client ne doit plus toucher sa moto une fois que le contrôleur la prend en charge, et bien ils ne l'ont jamais faite démarrer !

Dany

Mad Jack

Par Dany

Traduction de divers articles dont surtout celui de Ph. Guyony ainsi que certaines des photos qu'il a récupérées et arrangées. Je le remercie pour son accord.

Les motos puissantes ont, de tout temps, attiré les casse-cous de tous horizons, voici l'histoire d'une moto peu ordinaire et de l'un de ses propriétaires, tout aussi peu ordinaire.

Il y a quelques années, lors d'une vente aux enchères à Las Vegas, Philippe a repéré la mise en vente de Vincent Rapide B de 1947. Cette moto l'intriguait et ses recherches ont montré que cette machine avait eu une histoire extraordinaire au sens littéral du terme.

À l'origine, cette moto semble avoir appartenu à Alex Phillip qui a couru avec à l'Île de Man pour le *TT Clubman*. Il a remporté la course à 78,58 mi/h soit 126,5 km/h !



**Très belle photo d'Alex Phillip à fond à Greg-Na-Ba,
en route pour la victoire au TT 1950**



En tant que « *Gentleman Racer* », Phillip était venu depuis l'Écosse avec sa machine et sa femme Annie en passagère. Puis, après la course, ils sont tous les deux rentrés chez eux de la même façon. Malheureusement, sur le chemin du retour, ils ont été percutés par un camion et grièvement blessés dans l'accident.

Avec Annie à l'arrivée du TT 1950

Mais au cours de son long séjour à l'hôpital, Alex a gardé sa passion pour les motos et a demandé que sa Rapide soit envoyée à l'usine Vincent pour réparation et mise à niveau complète aux spécifications des *Black Lightning*. Finalement, après environ un an, Phillip était de retour sur ses pieds, a pris livraison de sa moto directement à Stevenage et est rentré à la maison.

Cependant, comme il avait besoin d'argent, il l'a vendue, peu de temps après, à Jack Churchill, à qui il a dit, après avoir parcouru 500 milles, que la moto fonctionnait "*like a rocket ship*", comme une fusée.

C'était exactement ce qu'il fallait dire pour conclure l'affaire avec Jack Churchill, qui était un motocycliste de longue date et surtout un homme hors de l'ordinaire, pas un type qui avait froid aux yeux !

En effet, dès les années 20, alors qu'il servait dans l'armée de Sa Majesté, il a apporté en Birmanie et en Inde sa propre moto, une simple Zenith culbutée, qu'il a utilisée dans les conditions que vous pouvez deviner à l'époque dans ces pays.



Jack Churchill était surnommé *Mad Jack* : Jack le fou

Sans lien de parenté avec le fameux Winston, il a été engagé dans de nombreux conflits dont celui de 39/45, comme capitaine. D'une intrépidité remarquable à la guerre, Jack est de plus un excellent archer qui a participé aux championnats du monde à Oslo en 1939.

Jack aimait la guerre et participait activement au combat toujours

équipé de son épée (une *Broadsword* écossaise) et de son arc de combat, un Long Bow de 1,80 m avec des flèches de guerre fabriquées par ses soins.

"Un officier qui part au combat sans son épée n'est pas dans une tenue correcte" selon ses propres mots.

Pour donner le signal lors d'une attaque de patrouille allemande, il a décoché une flèche qui a tué l'un des soldats en traversant sa gorge. C'est le dernier cas connu dans une guerre moderne.

Joueur de cornemuse plutôt habile, il est aussi connu pour avoir débarqué d'une chaloupe d'assaut tout en jouant de la cornemuse avant de balancer une grenade offensive...



Interrogé après la fin de la guerre, *Mad Jack* a regretté l'utilisation des bombes à Hiroshima et Nagasaki car "sans elles la guerre aurait encore pu durer 10 ans", selon ses dires...

De façon anecdotique, ses talents de joueur de cornemuse, de champion d'aviron et de tir à l'arc ont été immortalisés dans plusieurs films célèbres dont **Le Voleur de Bagdad** et **Ivanhoé**. *Mad Jack* est aussi après-guerre connu comme l'un des "inventeurs" du surf...

À ce stade, cette biographie déborde des sujets d'un magazine de liaison de club moto, mais je vous renvoie sur le net, par exemple sur Wikipédia, où vous pouvez trouver beaucoup d'autres informations, toutes plus étonnantes les unes que les autres, sur ce personnage haut en couleurs, qui aura été extrêmement excentrique tout au long de sa vie.

Et voici la conclusion de Philippe :

« Honnêtement, auriez-vous imaginé une seconde que cette Rapide 1947 tout à fait "ordinaire" cachait une véritable machine gagnante du TT, qui, en plus, a appartenu à un personnage de la vie réelle, dont l'histoire est plutôt cinglée ? ».

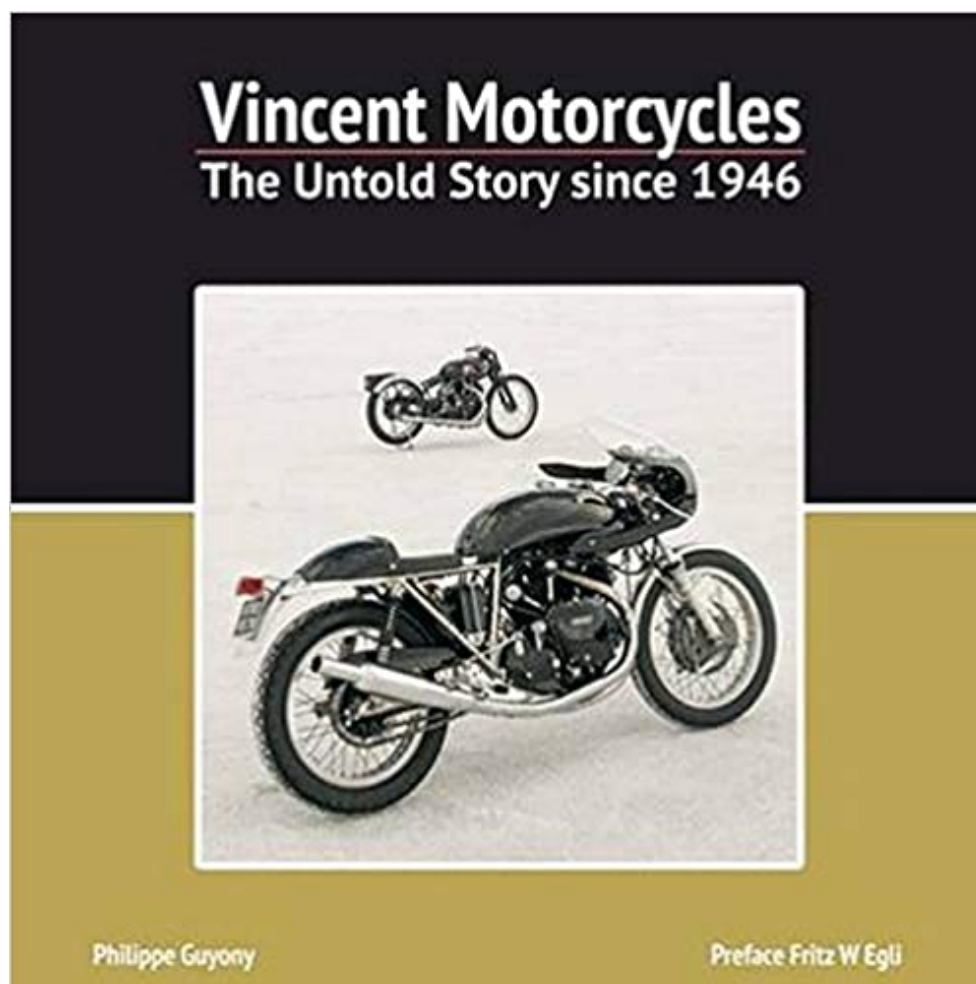
À propos de Philippe Guyony.

Français installé aux US depuis longtemps, fanatique des Vincent et peut-être plus encore des *café racer* de type Egli, et que l'on a parfois vu lors des manifestations chez nous. Je vous recommande son excellent livre : "*Vincent Motorcycles, The Untold Story since 1946*", soit en français : 'Motos Vincent, l'histoire non racontée depuis 1946'.

Philippe y dresse une histoire impressionnante de tous les modèles "spéciaux" sur base mécanique Vincent de type Norvin, Egli, Mossey, Sprint, Vindian, etc. L'ouvrage a été écrit il y a quelques années mais est toujours disponible dans le commerce, par exemple sur Amazon. Il reste une référence pour ces modèles.

L'ouvrage est d'assez grandes dimensions (26 cm x 26 cm) comporte 400 pages et de très belles illustrations.

Il est en anglais.



La vidange

Par Dany

Opération simple mais qui fait poser beaucoup de questions pour les amateurs de Vincent.

Si l'on s'en tient au manuel d'origine, le *Rider's Handbook*, il faut faire la vidange tous les 3000 km. Et on en profite éventuellement pour démonter les culasses et les dé-charbonner toutes les 3 vidanges !

Ouille, rien qu'à lire ça on comprend qu'on est encore à une période où les huiles (et les carburants) encrassent à qui mieux mieux, c'est de la technologie d'avant-guerre !

On va donc faire un petit détour par **les huiles** avant tout.

Je connais bien les huiles moteur pour m'être intéressé à leur formulation dans l'industrie et à ma période "Restom". Grosso modo jusqu'en 1950 on n'avait pas d'additifs dans les lubrifiants moteur, c'était de l'huile et c'est tout. Aujourd'hui les huiles contiennent un pourcentage très élevé d'additifs divers comme : antifricction, dope d'adhésivité, extrême pression, anti-cisaillement, glissement, anticorrosion, etc. C'est indispensable pour répondre aux contraintes normatives de plus en plus sévères. Un jour, il n'y aura sans doute plus d'huile du tout. Cela explique aussi les intervalles de vidange à 30, voire 50000 km que l'on observe sur les automobiles d'aujourd'hui.



Il existe diverses classifications des huiles moteurs (API, ACEA, Constructeurs...) qui ont évoluées au cours du temps ce qui rend assez nébuleuse leur évolution. Toutefois, la première d'entre-elles existe toujours. Il s'agit de l'API (*American Petrol Institute*) et elle figure toujours sur les emballages d'huiles moteur. On peut aisément corréler l'allongement des intervalles entre vidanges et l'évolution de cette classification et donc de la qualité des huiles comme on peut le voir ci-dessous.

S est pour *spark ignition* (moteurs essence) et C pour *Compression* (moteurs Diesel).

À voir l'étiquette ci-dessus, on comprend aussi qu'une huile convient aussi bien pour essence que pour Diesel. Ce sont juste des raisons commerciales qui poussent à les distinguer.

- API SA : moteurs des années 40 sans aucun additif
- API SB : moteurs des années 40 et 50 avec un peu d'additif (notamment contre l'oxydation de l'huile)
- API SC : moteurs des années 60 avec additif anti-dépôt, anticorrosion et anti-usure
- API SD : moteurs des années 60 avec un peu moins d'additifs que sur la norme SC
- API SE : moteurs des années 70
- API SF : moteurs des années 80 avec augmentation de la dose d'additifs cités précédemment
- API SG : moteurs des années 90 avec augmentation de la dose d'additifs par rapport à SF
- API SH : très proche de SG (un peu plus pointue pour les émissions de polluants)
- API SJ : moteurs des années 2000
- API SL : meilleure résistance aux hautes températures
- API SM : huile "*longlife*" destinée à espacer les vidanges

Seuls les niveaux de qualité SJ, SL et SM sont encore disponibles et peut-être SH, ce pourquoi les autres grades sont en grisé ci-dessus. Donc le choix est vite fait et les huiles disponibles bien plus performantes que celles où nos machines ont été construites !

La fréquence

Autrement dit, les huiles d'aujourd'hui c'est du costaud et sur une moto disposant d'un bon filtre à huile, comme justement nos Vincent, on peut très bien rester sur un intervalle de 10 000 km sans aucun risque. Tout cela malgré un refroidissement à air plus exigeant qu'un refroidissement liquide et malgré aussi des usinages moins poussés qu'aujourd'hui. Et puis, le simple fait de remettre un peu d'huile (ah bon ? Il y a des fuites...) entre deux vidanges remet encore des additifs.

La recommandation des 3000 km est donc obsolète. Il en est de même pour le changement d'huile tous les ans recommandé par le fabricant qui est juste une recommandation commerciale vu la stabilité de tous les composants.

La viscosité

Pour des véhicules d'après-guerre à 1970 environ, il faut une huile assez grasse (**pour aussi limiter les fuites**) et là il y a deux écoles :

- quelques irréductibles qui ne jurent encore que par une 40 ou 50 monograde bien grasse.
- la majorité qui utilise une multigrade comme la 20W50, grade bien adapté à nos machines (il existe bien d'autres grades comme 5W30, 10W40... Et aussi 80W90 par exemple pour les boîtes de vitesses). On comprend que plus les chiffres sont élevés, plus l'indice de viscosité est grand : une huile 140 c'est un miel bien épais, presque pâteux à 0°C.

Monograde c'est une huile n'ayant pas de changement de plage de viscosité avec la température. Elle se liquéfie bien un peu à chaud mais selon une courbe disons régulière (pour rester simple au niveau technique des fluides).

Aujourd'hui les monogrades sont globalement plutôt réservées aux engins d'avant-guerre.

Multigrade signifie que l'huile possède deux plages de viscosité, une 20W50 sera fluide à froid (indice 20) et visqueuse à chaud (indice 50) avec une transition plus marquée qu'une monograde.

L'avantage d'une multigrade, c'est la faible viscosité à froid qui permet de moins freiner le moteur (démarrages au kick...) mais de rester assez grasse à chaud. C'est d'ailleurs pour cette raison de faible résistance aux frottements que l'on se dirige de nos jours vers des huiles de plus en plus fluides pour les véhicules modernes (ex : 0W30) dans l'optique de réduire les consommations de carburant. Ce qui fait que trouver aujourd'hui une 20W50 au supermarché du coin est illusoire, quant à une monograde 50 c'est pire ! Mais on en trouve sur le Net comme chez Restom par exemple.

Minérale, semi-synthèse ou synthèse

On s'adresse ici à la nature de l'huile liquide "porteur" pour les additifs. Il y a certainement un avantage à utiliser une huile de synthèse (plus chère) dans un moteur à haute performance, turbo, etc. qui va développer 150 (ou plus) chevaux par litre de cylindrée. L'intérêt est proche du nul dans nos machines qui développent une cinquantaine de chevaux au litre. Il est préférable même de garder une base huile minérale ne serait-ce que pour les bagues bronze qui existent encore dans nos moteurs. Semi-synthèse ? Ben, c'est un mélange d'huile minérale et d'huile de synthèse pour de simples raisons commerciales.

La marque



Là aussi c'est très simple : il y a une quasi-obligation pour le fournisseur de se conformer à une classification API moderne (API SJ et au-delà), bien au-dessus des exigences de nos moteurs, donc c'est sans importance.

Voici ce que j'utilise actuellement = une marque "pro" peu connue du grand public, pourtant l'huile 20W50 est bien API/SL.

Le prix

Personnellement, comme je roule essentiellement avec des machines anciennes, j'achète un fût de 200 L de 20W50 de temps en temps et je l'utilise dans tout : motos, autos (essence) et tracteur (diesel). Tous ces véhicules sont des années 50 à 70. Et pour ma voiture moderne, je prends une huile 5W30 comme indiqué sur le livret de bord.

Il y a peut-être une petite exception pour la Castrol R, réputée en course, exception due au fait qu'elle contient un peu d'huile de ricin. L'huile de ricin est un remarquable dope d'adhésivité et surtout le seul dont on disposait avant-guerre. En tant que chimiste ayant formulé des huiles, je pense qu'il y a des dopes modernes largement aussi performants, mais quand on y croit...

Et en plus, ça sent la compétition avec cette odeur caractéristique du ricin brûlé !

Voici un ordre d'idée des prix :

	par 5 L : env. 5 à 6 € le litre
	par 60 L : env. 3 € le litre
	par 220 L : env. 2 € le litre

Si on roule un peu, acheter 60 L c'est un investissement au départ, mais vite rentabilisé. Autre avantage, on est du coup rarement à court juste au moment où, bien sûr, on veut faire la vidange...

Le filtre

Les Vincent étaient sur ce point extrêmement modernes car disposaient d'un filtre à huile en 1946. Même en automobile c'est plutôt 1970 ! Par exemple, les premières Renault R16 en étaient dépourvues !



Personnellement je vidange environ tous les 10 000 km mes Vincent et je change le filtre à cette occasion.

Les premiers filtres étaient en coton sur support grillage métallique et étaient réutilisables après lavage à l'essence. Aujourd'hui ce sont des filtres en papier parfaitement modernes. Mais le filtre coton est toujours disponible.

Réf. tirées de la *spare parts list* : PR4/1 (coton) ou PR4/1/P (papier) pour Comet et PR4 (coton) et PR4/P (papier) pour twin

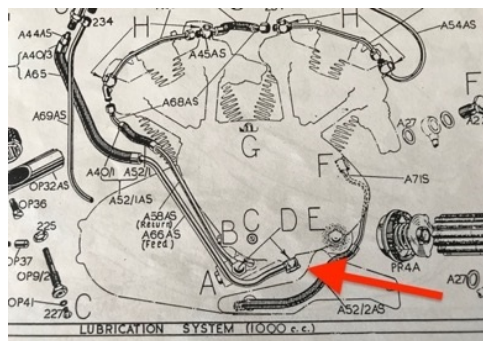
Nul joint n'est nécessaire. En papier, le coût du filtre est nettement inférieur mais il n'est pas récupérable.

La pratique

Les Vincent étant à carter sec, il convient de vidanger le réservoir d'huile (2 à 2,5 L) et la poche résiduelle (1/2 L environ), en bas de carter.

En principe on le fait plutôt moteur chaud car l'huile est plus fluide et certaines impuretés encore en suspension dans l'huile.

La vidange du réservoir d'huile



Cela se fait en dévissant de quelques tours la vis de banjo A22 situé en bas de carter moteur (flèche rouge sur dessin ci-contre). Laisser s'écouler l'huile.

Revisser la vis de banjo. C'est une opération qui demande du soin. Normalement, le raccord de banjo est en alu (certaines refabrications sont en inox) vissé dans l'alu. Il est assez facile de foirer les filetages d'autant que l'accessibilité (twin) n'est pas des meilleures. Ce pourquoi il est préférable de ne pas tout dévisser. Mais, il n'est pas rare non plus que les 2 joints plats en carton (A27) soient abimés ou fuyards après cette opération => le remède est simple : changer les joints. Voir note en bas de page.



Prendre soin alors de revisser à la main le raccord de banjo pour s'assurer d'être bien dans le filetage. On peut alors remplir le réservoir d'huile. Cette opération doit être réalisée avec la vis de banjo en place **mais non serrée** pour être certain que la durite A66AS soit bien remplie d'huile. Si le banjo est trop serré, il y a une possibilité d'avoir une bulle d'air coincée dans la tubulure avec le risque de ne pas amorcer la pompe, laquelle aspire très mal l'air. Lorsque l'huile arrive, serrer alors la vis avec une clé (7/16 " ou 21 mm). Serrer modérément surtout avec une vis de banjo alu.



Vidange carter moteur

C'est la vidange de la poche résiduelle qui stagne en permanence dans le fond des carters (1/2 L environ). La vidange se fait en dévissant la vis généralement en bronze A26 (joint A27). Resserrer la vis après vidange.



Changement de filtre

Dévisser le couvercle (bronze) PR4A soit avec la clé d'outillage de bord K1 soit, si trop difficile, avec une douille de Diam. 44 mm, montée sur un cliquet, voire une rallonge.



Nota : sur les Serie B, il est parfois nécessaire de réduire le diamètre extérieur de la douille par tournage car la place est limitée et la douille ne peut pas se positionner correctement. Laisser s'écouler l'huile et éventuellement essayer l'intérieur du logement avec un chiffon/papier propre.

Remontage

- Remettre un filtre neuf (ou laver et sécher le filtre coton).
- Remettre le ressort de pression (en fait, il y a 4 éléments mais tout vient en un seul bloc si l'on est soigneux) – Couvercle de pression alu PR4A/PP – Ressort PR4A/S1 – Ressort PRA4/S2 – Soupape PR4A/RV).
- Remettre le couvercle A26 et bien le serrer.

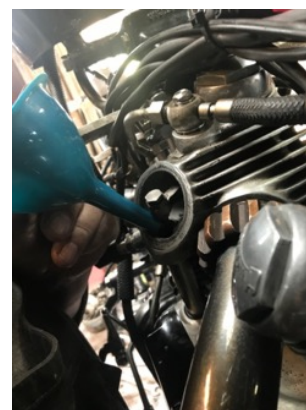
Remplissage huile

En plus du remplissage du réservoir, il faut remettre environ 1/2 L d'huile dans la poche du carter moteur pour assurer un minimum d'huile lors du redémarrage moteur.

Le plus simple pour le faire est d'enlever un des bouchons couverculbuteurs et de verser 1/2 L d'huile par l'orifice ainsi découvert.

Remplissage filtre à huile

Cette opération se fait avec une grosse seringue à huile ou encore avec une seringue à nourrir les veaux (1/2 L) qui se trouve en pharmacie (à la campagne...).





Desserrer et enlever la vis A22/1 puis injecter l'huile jusqu'à refus. Resserrer la vis A22/1 (joint A27)

Si on veut être vraiment très précautionneux :

- injecter un peu d'huile avec une burette dans la soie du vilebrequin (enlever OP9/2). Se justifie surtout après un démontage ou une longue mise en sommeil de la machine,
- si l'on dispose d'un démarreur : ôter les bougies et faire tourner le moteur au démarreur jusqu'à que l'huile revienne au réservoir. C'est loin d'être indispensable après une simple vidange.

Démarrer le moteur et vérifier le bon retour de l'huile au réservoir (cela peut prendre 30 secondes après un démontage complet moteur).

Niveau d'huile dans le réservoir

Il se fait à chaud : en effet, à l'arrêt, c'est l'étanchéité seule de la pompe qui assure que l'huile ne descende pas du réservoir dans les carters moteur. Ce qui veut aussi dire que si l'huile s'écoule dans les carters après un arrêt prolongé, la pompe est fatiguée à usée.

Vérifier moteur chaud, c'est donc être sûr que toute l'huile est bien revenue au réservoir.

Si l'huile s'écoule dans les carters, lors d'un contrôle après un arrêt prolongé, le niveau dans le réservoir sera plus bas et l'on peut être tenté de remettre de l'huile. Après démarrage, la pompe va alors remonter l'huile des carters et le réservoir peut déborder.

En principe, le niveau ne devrait pas être en-dessous de la barre métallique plate qui traverse le réservoir d'huile par le travers (gauche à droite) environ 4 ou 5 cm sous le bouchon de remplissage, sinon compléter.

Un mélange une huile d'une autre marque ne pose aucun problème, pas plus qu'un complément éventuel avec une huile de viscosité différente.

Nota - Vis de banjo A22 - Vidange réservoir d'huile

Ce point est un peu casse-pieds entre les fuites, les joints A27 qui sont à changer à chaque vidange, avec le risque de casser la vis de banjo ou foirer le filetage.

Une solution élégante a été développée, elle est parfaitement transposable aux Serie B, C et D : la vis de banjo avec vis de vidange incorporée. Réf A22SS/DRAIN-KIT au *Vincentspares*.



Ainsi, il suffit de dévisser la petite vis d'extrémité, soit pour vidanger le réservoir d'huile, soit pour s'assurer que l'huile neuve a bien rempli toute la canalisation A66AS. De cette façon les joints plats A27 restent bien en place. Noter que sur la photo les joints ici sont des joints de type *Dowty* que l'on peut trouver sur le Net ou dans les annonces MPH (fournisseur *V3 products*).

Vincent quand tu nous tiens !

Par Denis Harquevaux

Comment le rêve devient réalité.

Grey Flash, moto qui m'a interpellé tôt dans ma vie, à 16 ans environ. Mythe inaccessible ce qui ne m'a pas empêché de goûter aux joies et déboires d'une belle Anglaise, une Velocette Venom avec laquelle j'ai beaucoup voyagé. D'autres machines m'ont aussi procuré les plaisirs du voyage.

Les années passent, le désir toujours bien ancré, bien sûr la 1000... mais le gros mono a toujours eu ma préférence.

La vie ne m'a pas permis d'en posséder un.

Rencontre avec Laland, dans la Nièvre réveille le doux rêve. Vincent quand tu nous tiens !

Dans les années 80, course à Montlhéry dans laquelle Patrick Godet arrive premier avec sa 1000, deuxième John Surtees, avec son Manx et troisième Nick Payton, ami et fameux préparateur de Velocette. Vincent quand tu nous tiens !

Dans les années 90, j'appelle Patrick Godet qui m'invite à venir visiter ses ateliers. Sans attendre, je m'y rends le lendemain. Poignées de mains chaleureuses, échanges de paroles de motard. Patrick me fait rentrer et là, stupéfaction devant le spectacle qui s'offre à mes yeux, plusieurs 1000 alignées rutilantes, plusieurs machines en préparation, des Godet bien-sûr. Les ateliers sont d'une propreté que je n'ai jamais rencontrée ailleurs. Tout est net et impeccable. Ses collaborateurs s'affairent. L'un à la fraiseuse, l'autre à remonter un moteur... Tout cela respire le travail bien fait. Mais pas de 500 ! Je repars sur un petit nuage. Je remercie Patrick pour sa gentillesse et lui dis que malheureusement ses machines ne me sont pas accessibles, il me fait un grand sourire m'indiquant qu'il a été content de partager ce moment avec moi. Vincent quand tu nous tiens !

Quelques temps plus tard un ami m'offre un poster de Vincent qui prend rapidement place dans mon bureau. Le poster représentant des séries C, une Black Shadow, une Rapide, une rapide Touring et une Comet. Vincent quand tu nous tiens !

Je n'avais plus de moto depuis de nombreuses années. Je rachetai une moto moderne et goûtai à nouveau aux joies du deux roues.

Un concours de circonstance me fait acquérir une 500 Jawa simple arbre, moto qui m'avait fait aussi rêver dans ma jeunesse. Pour le changement des pneus chez un motociste de Nice je vois une 1000 Egli. Vincent quand tu nous tiens !

Ayant ralenti sérieusement mon activité, je disposais de plus de temps pour voyager. Lors d'un périple de Nice vers l'Angleterre, via Munich, la Belgique, ma première soirée où j'installais ma tente chez nos amis anglais, j'entendis le bruit caractéristique d'une V-twin, une Vincent venait de démarrer, je n'ai pu que l'apercevoir. Vincent quand tu nous tiens !

Au Pays de Galles, mon câble d'embrayage commençait à casser brin par brin, on m'indique un type qui pourrait m'aider, J'arrive devant chez lui, sous une pluie battante, le lieu est un peu lugubre. Un immense gaillard se dessine dans l'ouverture d'une porte, je lui indique mon souci, il me fait entrer dans son antre, on n'est pas chez Godet, un capharnaüm indescriptible s'ouvre à moi où je distingue une bonne dizaine de vieilles anglaises des années 40 à 70 au milieu des diverses machines-outils. Il est surpris qu'un gars avec une BMW moderne puisse nommer toutes ses motos, alors il m'invite à le suivre dans une petite pièce où trône une superbe moto, il est encore étonné que je puisse la connaître, une 500 Godet de course. Là il me propose un thé pour rester dans la tradition. Son étonnement grandit encore quand je lui dis que j'avais rencontré Patrick dans ses ateliers. Par ailleurs il me dit que Patrick était actuellement sur l'Île de Man. Vincent quand tu nous tiens !

Il y a un an environ, visitant un garage de vieilles motos, à Mougins, une 1000 attendait son acquéreur. Vincent quand tu nous tiens !

Je ne rêvais plus, j'avais fait une croix sur la possibilité de devenir possesseur d'une Vincent.



La moto chez Godet

Fortune de la vie, il s'est trouvé que j'ai pu acheter une Comet en novembre dernier. Inscription au club et donc accès au Loup-Garreau et ses annonces. Michel propose une Grey Flash Replica, la tête me tourne, je prends contact avec lui et conviens d'un rendez-vous. Ma visite à Bruxelles se solde, outre de la rencontre avec un homme sympathique, par l'achat de mon « RÊVE ». Je vais bientôt la chercher.

VINCENT QUAND TU NOUS TIENS !

Tout ce palabre pour dire que quand il y a de la vie il y a de l'espoir.

Ne dit-on pas que nos pensées sont créatrices. Enfin, je peux dire « Vincentiment » vôtre !

Denis Harquevaux

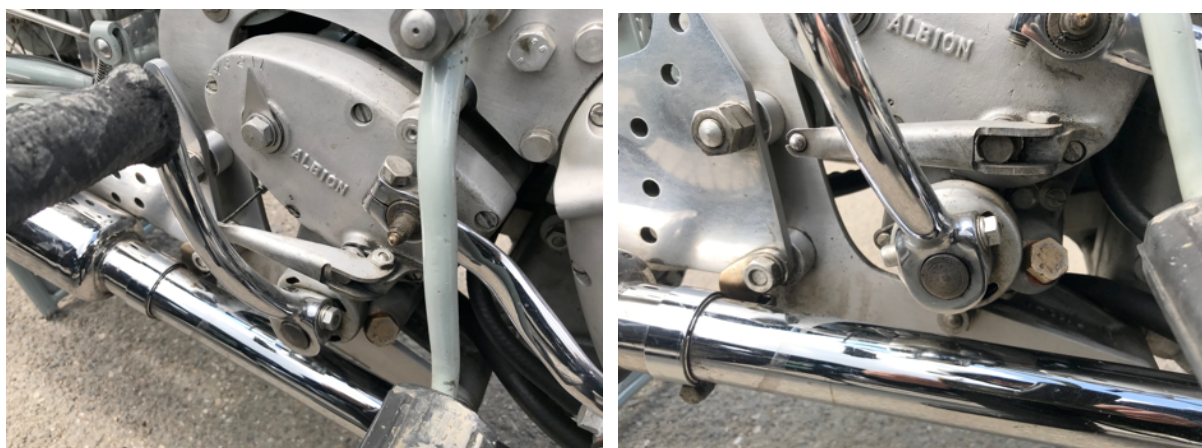
Ndlr : Denis était présent à la sortie en Occitanie organisée par Didier et Mary.



La Grey Flash de Denis côtoie la Norvin d'Éric lequel est au second plan sur cette photo

Ndlr : les Grey Flash étaient équipées de boîte de vitesses de marque Albion car la boîte Burman qui équipe normalement les Comet ne disposait que de très faibles possibilités de changement de pignons, or pour la course le bon choix des démultiplications est un élément important !

En revanche les Grey Flash de route n'ont été construites qu'à deux exemplaires. La version racing à une vingtaine d'exemplaires environ et avaient la particularité de ne pas avoir de kick. Patrick Godet a donc mis un kick pour la route.



Le Loup-Garreau remercie vivement Denis pour sa contribution et pour sa participation à nos sorties dès qu'il a eu rejoint le club.

Cees Fick ou la Norvin du Hollandais Volant

Par Jean

Les lecteurs de la Moto-Revue et/ou du Loup-Garreau devraient connaître Cees Fick. Il est présenté dans le numéro 1963 du 17 janvier 1970 de Moto-Revue, pages 21 et 22 (source : bibliographie Vincent de Michel Goin et Jean Pirot). Les magnifiques réalisations de ce monsieur apparaissent de temps en temps dans la presse spécialisée, le Loup-Garreau par exemple, mais, dans le cas présent, c'est Teun van Driel (un membre très actif de la *Dutch section* du VOC qui édite un magazine électronique mensuel) qui m'a adressé ce message : « Bonjour Jean, j'ai trouvé par hasard une histoire de Norvin par Cees Fick dans un vieux CONTACT (n°8) ('Contact' est le magazine de la *Dutch Section* du VOC, malheureusement en néerlandais). Voir pièce attachée. »

Me voici donc devant un PDF qui peut m'être très intéressant puisque je suis en charge de la rubrique « Norvin » dans MPH, le magazine du VOC anglo/international.

Visiblement, cet article est tiré d'un magazine hollandais mais je ne sais pas lequel. Après avoir tenté de le traduire du Hollandais au Français grâce à un traducteur électronique, il me fallut ensuite le traduire du français au français. Entendons par là de le rendre parfaitement intelligible en évitant les pièges des traducteurs électroniques et des expressions vernaculaires... Ensuite, ce fut presque un jeu d'enfant de le traduire du français à l'anglais (j'essaie au maximum d'utiliser l'anglais du Royaume-Uni plutôt que l'américain, en privilégiant par exemple « *mudguard* » à « *fender* », « *pavement* » à « *sidewalk* », « *petrol* » à « *gasoline* », « *lorry* » à « *truck* » etc.). Bref, quand ça a été fait et devant les heures de boulot que ça a représenté (ne rigolez pas, essayez de taper un texte de deux pages en Hollandais sans faire d'erreur, vous m'en direz des nouvelles !). Bref, disais-je... Quoi encore ? Pourquoi retaper le PDF ? Parce que le logiciel de reconnaissance optique ne voulait pas de ce PDF trop « fatigué ». Bref, disais-je, quand les yeux brûlants de sommeil, j'examinais cette étape au résultat final (*Jean veut parler de la traduction en français mais ne l'interrompez pas, sinon, nous allons encore bénéficier de son sale caractère...*), je me dis : « Pourquoi ne pas en faire profiter mes amis francophones du Loup-Garreau. Gi ? Alors c'est parti ! Ah, non ! J'oubliais, il y a une partie sur les performances d'un coureur néerlandais qui sont hors sujet (qui ne parle pas de Vincent), aussi l'ai-je laissée de côté. Allez, cette fois-ci, c'est la bonne !

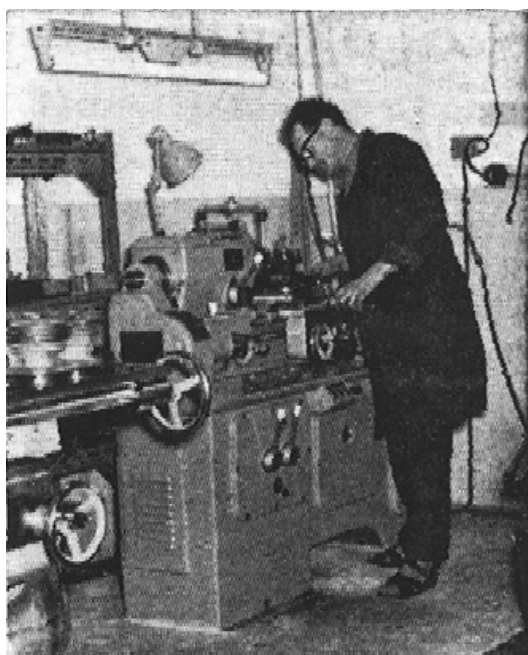


**Cette Norvin « Cees Fick » serait la propriété de Paul Jansen (Hollande).
Aurait-elle été photographiée pour une réclame de casques ?**

« Cees fick et Ad kremers : des Personnages hors du commun !

Il est devenu presque une habitude pour nous d'envoyer notre éditorialiste dans le moulin d'un industriel Brabant qui, parmi ses proches, compte un certain Cees Fick, connu des amateurs de moteurs comme l'homme qui construit des bitzas très spéciaux. Cees Fick a des revenus qui lui permettent de consacrer beaucoup de temps à son seul et grand hobby : Motos et sports mécaniques !

Quand une nouvelle carte postale est tombée récemment sur notre bureau, nous invitant à venir là-bas cela nous aurait surpris si cette invitation avait plus tardé : À peine six mois après avoir donné une description de sa spéciale HMN bitza, nous nous retrouvions à nouveau dans son atelier en train de nous extasier sur une machine si spéciale qu'elle nous mettait l'eau à la bouche – et plus celle d'une cascade que d'un ruisseau !



Maestro Cees Fick au travail

La dernière création de Cees Fick est un moteur Vincent *Black Lightning* 998 cc – la version de course de cette célèbre, mais malheureusement défunte marque anglaise – qui a été naturellement intégré dans un cadre *Featherbed* Norton. Ce type de moteur est depuis des années le rêve secret d'un passionné de moteur âgé de 48 ans. Le problème est de savoir où trouver un tel moulin. Une relation allemande l'a mis plus sur la piste d'un Vincent bicylindre en V et M. Fick n'a pu avoir de repos avant d'avoir acheté ladite machine en Allemagne. 70 ch. à 5600 tours !

Pour vous donner une idée de pourquoi cette marque anglaise est toujours si populaire et recherchée par les vrais passionnés de moteurs, nous aimerions vous fournir quelques données sur le niveau de performance du Vincent bicylindre en V. La cylindrée de 998 cc est obtenue à partir d'un alésage et d'une course de 84 x 90 mm avec 2 cylindres. Le modèle 'Éclair Noir' est la version la plus rapide des

bicylindres en V de 998 cc et a été fabriquée seulement à la commande. Avec un taux de compression de 9/1 et deux carburateurs Bing de 32 mm, la puissance de l'Éclair Noir est d'un bon 70 ch. à 5600 tr/min qui donnent une vitesse de pointe de plus de 210 km/h ! Le moteur de l'Éclair Noir est basé sur celui de l'Ombre Noire moins puissante – 55 ch. à 5700 tours – mais en appliquant des pièces spéciales et des améliorations de composants standard, la puissance déjà non négligeable devient significativement plus grande. Selon le degré de réglage et l'utilisation qu'on veut en faire, on peut choisir parmi un grand nombre d'équipements, comme les rapports de vitesse internes.

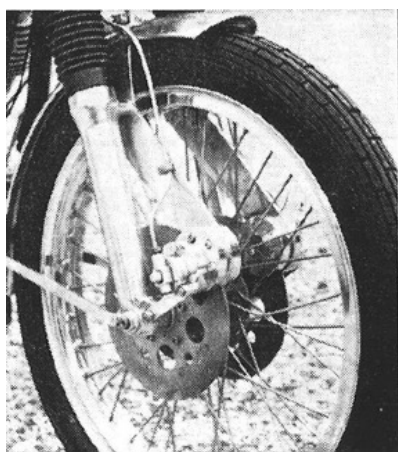
Le bitza de M. Fick est équipé d'une boîte 4 vitesses à rapports serrés à des fins de compétition. En quelques mois, Cees Fick a construit la moto de ses rêves. Quand il capture (sic !) sa machine en Allemagne, le Vincent a déjà été construit dans un cadre *Featherbed* Norton Manx spécial, qui, en raison de ses tubes à parois minces, est considérablement plus léger que les cadres



standard de Norton. Pour le perfectionniste Cees Fick, cependant, cette transformation aurait été faite d'une manière fantaisiste et Fick n'aurait pas été appelé Fick s'il n'avait pas fait ce montage à sa manière. Le moteur a d'abord été complètement remanié : roulements, gros manetons, pistons spéciaux etc. Bien sûr pas avec des roulements ordinaires, mais avec des roulements de précision. Les manetons standard ont été remplacés

par des spécimens spéciaux Alf Hagon. Et comme le moteur était encore ouvert, Fick changea bien sûr aussi la pompe à huile et le système de circulation d'huile, dans lequel l'étage supérieur devient plus richement approvisionné, tandis que la distribution est allégée...

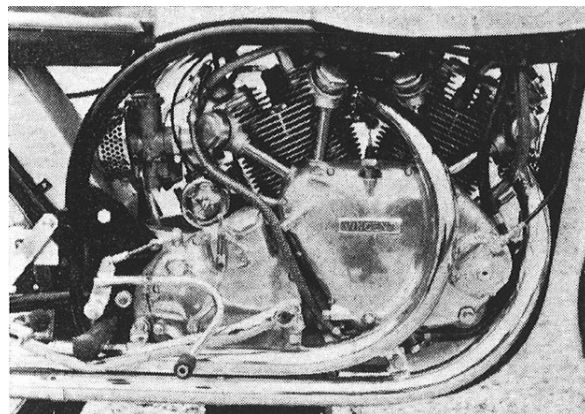
L'impressionnant GMP qui ne pèse pas moins de 90 (!) kg est fixé dans le cadre par quatre points. Ce poids considérable ne surprendra pas les connaisseurs de Vincent puisque dans le modèle original, ce bloc moteur sert aussi de cadre. L'avant et l'arrière sont boulonnés sur le moteur, mais la source d'énergie elle-même est l'épine dorsale du cadre (la formule est jolie quoi que fausse puisque c'est le réservoir d'huile qui sert de poutre supérieure – NDJ). Cependant, le bloc s'inscrit parfaitement dans un cadre Norton comme le montrent les photos.



**Le double-disques avant
« fait maison »**

Malgré l'aspect impressionnant de ce « buffle » (sic), la machine ne pèse que 155 kg (170 avec le plein d'huile et de carburant) ce qui représente une belle performance !

Le réservoir en polyester de « *Free Time Product* » (nom approprié !) est divisé en deux compartiments, un pour l'huile, un pour l'essence.



**Le moteur passe « pile-poil ».
Notez le système de sélection des vitesses !**

Trophée du Tiggre, suite des Lauréats

Par Jean

L'année 2008 voit apparaître une nouveauté. Michel et Dany, dans le but de dynamiser le Loup-Garreau qui, à cette époque, manquait grandement de contributeurs, proposent de créer un trophée spécial : « La Plume du Loup ». Dans le milieu Vincent, on connaissait déjà les cadres « lit de plumes » mais alors, un loup à plume !

Jean réalise un dessin que Dany pare de quelques tâches de cambouis et de vin pour lui donner une touche plus authentique. Après la perte du Trophée du Tiggre (disparu corps et biens), il est décidé d'éditer un tirage annuel de cette « Plume du Loup » dans un joli cadre.

En 2008, le premier récipiendaire de cette illustre décoration sera Samuel Grosset.

En effet, Samuel avait proposé de forts intéressants dessins en 3D et puis ça nous rajeunissait ! (Il a grandi depuis tandis que nous vieillissions).

Et pour le trophée du Tiggre ?

Proposée pour 2008 :

Christine Liard dite Claironnette :

« Trouvant la tenue de route du side BMW insuffisante, Christine a adjoint à la partie cycle une fourche Girdraulic qui lui a permis d'obtenir à Chimay les performances que nous connaissons tous. »

(La pose d'une Girdraulic était bien sûr une invention bidon digne des réseaux socio menteurs d'aujourd'hui, mais Christine et Bruno s'étaient bien 'mis dans le tas' à Chimay, avec évacuation en hélicoptère et radios du bras de la victime toujours visibles au Clairon)

Trophée reçu pour l'année 2008 : Christine Claironnette Liard.



**Christine (avec à sa gauche la mère de sa petite-fille) et Raspoutine,
au dîner d'hiver de février 2023**

Élucubrations et divagations

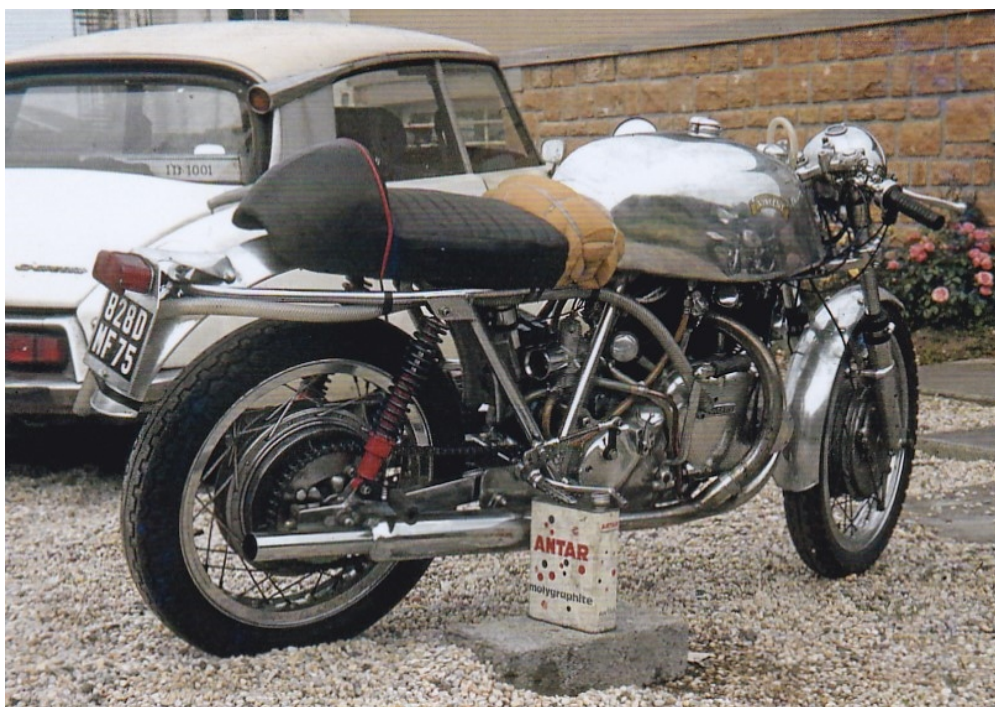
Par Mamy Green

Orson Welles a dit que, tandis qu'en quelques dizaines d'années, le *Quattrocento* italien nous léguait des œuvres d'art sublimes, la Suisse, en 1000 ans de prospérité, a créé une pendule qui fait « coucou ». Choquée au plus haut point par cette acerbe assertion, Mamy Green a eu immédiatement en tête des quantités de Suisses hors du commun, artistes, créateurs comme Alain Tanner, Fritz Egli, Sandra Gillard et de nombreux autres comme ce certain cinéaste qu'elle évoque dans le texte ci-dessous... mais qui cherche-t-elle à évoquer ainsi ? Peut-être une remarque pourra te mettre dans la voie, cher lecteur : bien que Normande, Mamy Green a des origines anglaises et... suisses ! Alors à toi de jouer le *détective* (Oh pardon !)

« Mardi 13 septembre, pris dans ma passion pour la Vincent, l'envie me prend de rédiger une sorte d'*éloge de l'amour* pour ces machines merveilleuses !

« Ces dernières années, nous dit Mamy Green, j'ai eu l'occasion de partager *Ici et Ailleurs*, quelques *Week-Ends*, avec le « Team Laur-Ferrieu ». *Le Redoutable* team *masculin-féminin*, qui fait briller les couleurs d'un Godet Vincent V-Twin (*one + one*, Ah ! les « *British Sounds* » ! Quand leur Vincent rugit, c'est *Adieu au langage* !) Sur les plus hautes marches des podiums, ils constituent leur *Livre d'Images*, leur devise pourrait être « *Vivre sa vie* » ! Leur *Passion*, n'est pas une *Histoire du Cinéma*. Chaque week-end, ils font *une nouvelle vague* sur les circuits. *Tout Va Bien*, même *À Bout De Souffle*, ils persévèrent cette année, à courir après le *Numéro Deux*, à enrichir le *Gai Savoir* de la préparation mécanique. Le vrombissement sourd de leur V-Twin est *Notre Musique*. *Une chose est sûre, ils ne risquent pas le Mépris !* »

Vous avez trouvé ? Et bien bravo ! Envoyez vite votre réponse au Loup-Garreau qui départagera les candidats ! Au cas où vous seriez plusieurs à avoir trouvé la bonne réponse, Mamy Green propose ce test pour départager les éventuels vainqueurs :




À quel (subtil) détail, peut-on immédiatement de rendre compte du fait que cette machine n'est pas une Vraie Egli ? À vous de jouer, courage !

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 Gazette de Drouot du 17 Mars 2023. *Merci à Marcel Québire, qui nous a fait suivre cette intéressante présentation d'une Vincent Egli Godet à vendre aux enchères :*

Ci-après la présentation de la maison de vente.

Pour partir vite et loin. L'aviateur britannique Howard Raymond Davies est capturé par les Allemands en 1917. Durant sa détention, il réfléchit à la moto parfaite. En 1924, il sort son premier modèle aux lignes futuristes et équipé d'un moteur anglais JAP. Sa marque – Vincent HRD – est réputée pour la vitesse de ses engins ; en 1948, une de ses motos devient la première à dépasser les 200 km/h. Si son activité s'arrête en 1955, ses moteurs son repris par la firme Suisse Fritz Egli, qui crée des deux roues alliant la puissance Vincent avec une bonne tenue de route et un freinage efficace. Ils sont importés en France par les établissements Godet, à l'image de cette Vincent 1330 cc Egli Godet de 1968, couleur noire, affichant 5100 km au compteur et un moteur HRD de 88 cv. Comptez 75000/80000 € pour son acquisition le samedi 25 mars, au *D-Day Wings Museum* de Bretteville-sur-Odon (Eve OVV).



La Vie de la Moto, n°1196 du 11 Mai 2023 :

- Page 10 : Musée du Château de BOSC (30), un possesseur d'une 1000 Rapide a estimé la préparation de Fritz Egli trop onéreuse, il récupère sa machine avant qu'elle ne soit terminée, et la confie au château de BOSC. (ndlr : [la photo laisse voir une machine typée bobber/racer/black-shadow, bien dans la lignée de certaines préparations de Fritz Egli](#)).

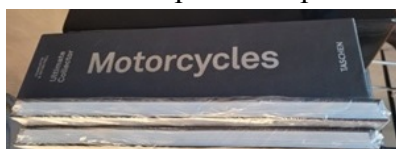
- Page 22 : Enchères de Bretteville-sur-Odon le 25 mars. (ndlr, voir ci-dessus [La Gazette de Drouot](#)), non vendue, Vincent HRD-Egli-Godet 1200 cc 1968. Lecture du compteur kilométrique 10000 km et livrée avec sa carte grise collection, indique le descriptif. Estimée entre 65 et 70000 €, la moins chère des deux Vincent n'a pas dépassé 58000 € et n'a donc pas changé de main. (ndlr : [une EVG GT et une EVG Sport étaient présentées à la vente, elles sont visibles en page 20 sur la photo d'ensemble](#)).

La Vie de la Moto, n°1199 du 1^{er} Juin 2023 :

- Page 4 : Rencontre, un lecteur signale avoir admiré une Vincent 500 superbe récemment acquise en Belgique (photo à l'appui). Ne serait-ce point celle de Denis H. membre du VOCF, et présent au 1^{er} WE Occitan ?

- Page 15 : Rallye Norton à Beaumont-de-Lomagne. Une 1000 Vincent Egli Godet venant de Lourdes s'est glissée au milieu d'une centaine d'autres Anglaises.

Je ne finirai pas cette petite revue de presse, sans vous faire découvrir une petite merveille,



l'édition d'*Ultimate Collector* : « *Motorcycles* », par Charlotte et Peter FIEHL, aux Éditions TASCHE. Plusieurs pages avec des photos connues et inconnues, de notre marque fétiche... à commander sur Internet pour Noël !! Attention série limitée. !!

Un Dimanche DGR ???

Par Didier Camp (Photos : Mary)



Ben oui... *Distinguished Gentleman's Ride*.

Souvenez-vous, on en avait parlé il y a quelques mois. Une belle animation moto, avec un but caritatif pour deux maladies dont on évite de parler, mais qui peuvent nous toucher.



La journée de 2022 m'a laissé un beau souvenir, ma petite obole magnifiquement gonflée par celle de mes sponsors (sans parler du prix reçu de l'organisation), m'ont poussé à me réinscrire cette année.

Une fois de plus, je me suis dit que cela valait bien le coup d'enquiquiner quelques amis, d'astiquer la moto, de ressortir les beaux habits et de promouvoir nos Vincent !

Alors vous aussi, dans votre région, avez-vous fait de même ?

20 Mai 2023, tout est prêt, demain sera une belle journée. Ai-je remercié ceux qui m'ont sponsorisé ? Ma cagnotte

a doublé par rapport à 2022. *Que mes bienfaiteurs soient ici remerciés.*

22h00 ce 20 Mai, SMS laconique de l'organisation : *DGR de Toulouse, momentanément annulé et reporté sur décision conjointe de la Préfecture, de la Police et des Organisateurs, pour risque de très mauvais temps prévu par Météo France sur la région.*

Oh Rage, Oh Déception !!!!

Finalement, Météo-France avait dû mal regarder sa boule de cristal, il faisait presque beau. Aussi, qu'à cela ne tienne, changement de moto, changement de tenue, et en avant pour les plages languedociennes...

L'an prochain on remettra ça, le costume est déjà prêt. Je ne manquerai de vous le rappeler.



Du Face-Book au Fesse-Bouc

Rubrique SM Zoophile

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



Je propose cette série de motos Vincent à la sauce australienne, issue du fesse-bouc. Ambiance décibels, poussière, chaleur, bière et barbecue. Les Australiens savent mener la vie dure aux Vincent !





J'aime beaucoup ces motos australiennes et ce sport exotique déjanté, tellement "aux antipodes" de l'esprit « néo-authentique » en vogue chez nous.

Quelque chose me dit que dans le paddock, on ne parle pas en priorité de *matching numbers* !!

Il paraît que ces magnifiques « *banking side-cars* » sont une source d'inspiration pour un membre de Seine et Oise qui perfectionne et met au point la C attelée de son épouse – Note du Loup-Garreau.

Le Premier Week-End Occitan

Par Mary Camp (Photos de Didier & le Web)

Pour de multiples raisons déjà oubliées, ce qui devait être le 1^{er} Week-End Occitan, en 2022 avait été annulé en dernière minute.

2023, 13-14 Mai, La Gascogne Occitane vibrait au son de quelques « gros » cubes.

Le rendez-vous était pris à Lectoure dans le Gers, pour le samedi matin, au café des Sports, bel exemple de café Art Déco de l'entre-deux guerres qui ne laissera personne indifférent.



Comme il se doit, l'organisateur fut presque le dernier à arriver. Peu importe, les retrouvailles allèrent bon train. Philippe W, Éric G, Rachel & Dany V, Denis H & Christophe R, Mary & Didier C. Deux Comet, une Grey Flash Replica, une Norvin, une EVG, sans oublier une Velocette, s'étaient installées sur le parvis de la Mairie.



Malgré une petite fraîcheur matinale, et un ciel grisâtre, notre première balade, par des petites



routes, nous a amenés au Château de Courrejot. Histoire de bien commencer le WE, et de nous réchauffer (les Saints de Glace étaient en embuscade), une dégustation de spiritueux, bien connu dans la région, l'Armagnac, nous attendait. Était-ce raisonnable ? L'accueil convivial du propriétaire, qui nous a initié aux différents millésimes et à l'élaboration de ce breuvage puissant et goûtu ! n'a pu que nous convaincre de tester... avec modération.



Les routes du Gers serpentant dans un paysage comparable à la Toscane, (sans les cyprès), certains cherchaient Florence ou Pise, alors que nous avons rendez-vous à La Romieu, (étape, avec une magnifique Collégiale, sur le Chemin de St-Jacques). Là nous avons retrouvé Cathy & Jean-Pierre P, Alice & Philippe C.



Cathy et Jean-Pierre nous avaient réservé un bel endroit pour déjeuner. Sont venus s'ajouter à nos machines, une Triumph à 4 roues et deux Triumph à 2 roues. Merci à Cathy et Jean-Pierre, qui, de haute volée, ont su rectifier la désorganisation de l'organisateur.



Histoire de digérer en douceur, la troupe déambula dans Le jardin de Coursiana, où le printemps faisait exploser son savoir-faire. Philippe W, en véritable Gascon d'Auch, nous guida vers Lectoure par des petites routes que lui seul connaît. Lectoure dont il nous fit découvrir la magie des remparts et où nous avons garé nos fringants destriers devant la Cathédrale. Repas du soir pris en commun, soirée conviviale à faire connaissance, à partager des souvenirs, des anecdotes, à refaire le monde. Merci Philippe.

Nullle gueule de bois le dimanche matin.



Il valait mieux, car, déambuler dans l'ancien hôpital construit sur les fondations du château des Comtes d'Armagnac, et aujourd'hui « le Village des Brocanteurs » aurait pu avoir des conséquences fâcheuses.

Sachez que notre troupe ne déparait pas au milieu de toutes ces vieilleries et les motos, garées près de l'entrée, n'étaient pas en reste, attirant les curieux, connaisseurs, ou néophytes.

S'en suivi un repas Lectourois, en terrasse, avec vue sur la vallée, initié par Éric, merci Éric !

L'un dut nous quitter : quelques centaines de kilomètres à faire l'attendaient pour rentrer au bercail.

Les 6 rescapés et leurs 4 motos ajoutèrent



quelques kilomètres au compteur de leur machines, pour se rendre à l'Abbaye de Flaran (Louvre de Gascogne), magnifique bâtiment Cistercien, où se love la superbe collection Simonow (Picasso, Rodin, Renoir, Dali...)...

Le ciel est gris, en cette fin de journée, il annonce la fin d'un WE, le 1^{er} WE Vincent Occitan.

Retour sur Lectoure, à travers ces paysages vallonnés, aux senteurs printanières et agricoles,

pour les derniers mousquetaires, Philippe lui, continue sur Auch. Denis & Christophe, Rachel & Dany, Mary & Didier, demain vers d'autres lieux rouleront.





*Adishatz ! À l'an que vèn sur lu camin de Gaston Fébus
Mary*

Ndlr : et n'oublions pas la magnifique bastide de Larresingle !



Ni son extraordinaire glacier !



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 AU 24 JUIN 2023 :

Semaine à Vincent – Les Merveilles de Bourgogne du nord.
Un mélange de moto et de visites pour tous les goûts !

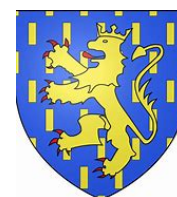
Gîte de groupe déjà réservé. **COMPLET**.

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

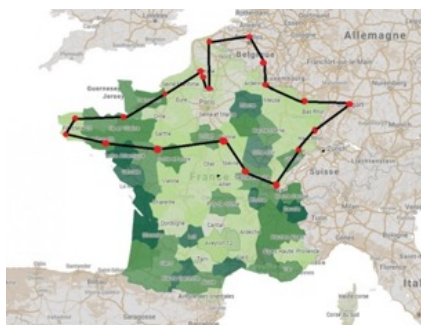


14 AU 16 JUILLET 2023 :

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



19 AOUT – 09 SEPTEMBRE :



La France à Motos Anciennes. N'est pas organisé par le
VOCF mais par le Gavap Moto.

Participation de 6 vincentistes (le plus gros contingent d'une
marque).

Une bonne occasion de se rencontrer et de découvrir cet
extraordinaire rallye !

Plus d'infos sur : gavapmoto.fr

23-30 SEPTEMBRE 2023 :

Tour du Massif Central à Vincent, en itinérance, organisé par
collectif VOCF. **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, 28000 € Tel. 06 75 28 77 47

colomb.j@wanadoo.fr



- **ÉRIC HOLUBENNY 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 : VENDUE**

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

François : 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 :

Mary Camp, Didier Camp, Mamy Green, François Grosset, Paul Hamon, Denis Harquevaux, 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 !*