

# LE LOUP-GARREAU

42

*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](http://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](http://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](http://www.vincentspares.co.uk)).

<b>Damned ! Ils nous ont eus !</b>	<b>4</b>
<b>Championnat de France side-car ancien</b>	<b>5</b>
<b>Le VOC F, ça sert aussi à rouler...</b>	<b>7</b>
<b>Revue de Presse</b>	<b>9</b>
<b>Motos croisées</b>	<b>10</b>
<b>Trophée du Tigre, suite des Lauréats</b>	<b>11</b>
<b>Du Face-Book au Fesse-Bouc</b>	<b>12</b>
<b>Un petit week-end Lyonnais...mais pas que (2)</b>	<b>14</b>
<b>L'entretien courant - La chaîne secondaire</b>	<b>16</b>
<b>Un calcul légendaire !</b>	<b>22</b>
<b>Manifestations à venir</b>	<b>27</b>
<b>Les vainqueurs du jeu-concours du n°41</b>	<b>27</b>
<b>Petites Annonces</b>	<b>28</b>
<b>Bienvenue à nos Nouveaux Adhérents</b>	<b>29</b>
<b>Bonnes adresses</b>	<b>29</b>

### Déjà à Gaillefontaine en 1982, les Vincentistes se posaient les questions essentielles :

Qu'est-ce que vous pensez de ma Vincent, Ô grand maître ?

Heuh... Est-ce qu'elle est « Matching Number » ?



## Le mot du Président

Chers amis sportifs,

Nous venons de rentrer du long week-end dans le Gers et de la semaine « les merveilles de la Bourgogne du Nord ». Un joyeux mélange de moto (essentiellement Vincent), d'amitiés et de visites à caractère touristique-culturel mais aussi de mécanique avec par exemple en Bourgogne la visite de l'usine Chambrier Père et fils : de la **Moto-Culture** en quelque sorte.

Cette formule de week-end ou de semaine en gîte de groupe et rayonnement en pétales de marguerite pour les visites, possède bien des avantages :

- elle plaît à nos compagnes qui sont toutes venues, aussi grâce aux "expériences" précédentes,
- coût très modique, voire modeste,
- organisation facile, en choisissant une région que l'on connaît.

La préparation en commun des repas et le fait de passer aussi les soirées ensemble permet de créer un groupe dont l'entente est parfaite.

D'ailleurs la question a été posée de savoir si une semaine ce n'était pas trop et s'il fallait réduire la durée : 14 voix pour une semaine, 1 pour un peu moins ou alors avec une pause en milieu de semaine, pause qui fût d'ailleurs faite cette fois-ci.

Même si globalement ce sont souvent les mêmes qui participent, ce groupe n'est pas un groupe fermé et accepte d'autres participants, de bonne humeur et de préférence en couple pour ne pas déstabiliser une formule qui marche bien. Il reste toutefois volontairement limité en nombre pour éviter que les balades, menées à allure normale, soient trop difficiles à gérer.

Cette "formule" fait pendant aux "Tours" comme le 'Tour des Alpes' en 2022 ou le 'Tour du Massif Central' à venir, en septembre. La formule "Tours" revient forcément plus cher mais est différente et permet de faire découvrir une vaste région, tout comme le 'Tour de France à Moto Ancienne' (maintenant 'France à Moto Ancienne') qui m'a fait découvrir la France alors que je la sillonnais à longueur d'années par l'autoroute pour des raisons professionnelles.

La formule "Tours" est peut-être celle où il est le plus facile de participer, par exemple en faisant une ou deux étapes, pour se "faire connaître".

Là aussi, nos compagnes sont ravies du mélange motos/visites originales et, pour parodier Jean Ferrat, "la femme et l'amitié sont réellement l'avenir de la moto ancienne".

Sinon, tout risque de se terminer par le 'Tour du quartier' !

Actuellement, seules 2 ou 3 personnes organisent ces événements, mais j'espère que d'autres le feront, même sur une période modeste (un long WE par exemple). Il y a tant à découvrir et à partager !

Ceux qui ont déjà organisé ce type de rencontres peuvent vous aider à préparer la vôtre par quelques tuyaux, il n'y vraiment rien de compliqué, ni beaucoup de temps à y passer !

Chiche ou 'Tour du quartier', seul ?

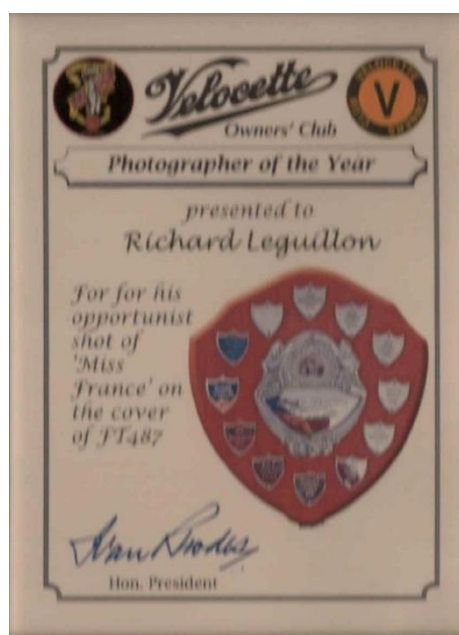
Dany

## Damned ! Ils nous ont eus !

*Par Jean*

Vous avez vu cette photo de couverture ? Vous vous rendez compte ? Je sais, c'est grâce à Hervé Sévenier, initiateur des rallyes Velocette-Vincent, que cette rencontre a pu avoir lieu mais quand même ! Penser que cette charmante Miss se complût à poser avec nos amis du VCF (Velocette Club de France) alors qu'elle eut tout aussi bien pu éclairer de son doux sourire nos admirables machines, quel camouflet !

Mais ce n'est pas tout ! La photo que vous voyez en couverture est celle de la... couverture de *Fishtail*, le magazine du VOC (*Velocette Owners Club*), et elle a valu à son auteur l'honneur de se voir décerner, par ce même magazine, le titre de « photographe de l'année ». Rien moins que ça !



**Ci-contre, le diplôme reçu par notre ami Richard Guillon pour (je cite) : « L'opportune prise photographique qu'il fit de Miss France ». C'est signé du président et, comme disait Pierre Dac, c'est en couleurs !**

Comment en sommes-nous arrivés là ? Nous, fiers pourfendeurs du pétochon infâme, nous fiers défenseurs de l'œuvre sublime de Stevenage ? Je demeure immobile et mon âme abattue, ah ! cède au coup (de piston) qui me tue !

Deux remarques s'imposent à moi. D'une part, malgré le Brexit, la mémoire d'Edouard VII ne s'est pas éteinte chez nos amis anglais et les petites Françaises font encore rêver ceux qui eussent voulu essayer avec elles le célèbre fauteuil de ce non moins célèbre roi d'Angleterre... Vive l'entente cordiale !

D'autre part, plutôt que de me casser les pieds à photographier des bouchons de vidange, je sais ce que je vais faire maintenant pour illustrer notre cher magazine !



**Les rallyes Velocette-Vincent :  
des rallyes qui ne manquent pas de charme et à ne pas manquer !**

# Championnat de France side-car ancien

## Team Laur-Ferrieu, Saison 2023

par Didier Camp

Bonjour les Amis, vous, qui nous suivez, à travers ces pages ou du bord de la piste !

Lors de mon dernier papier, je vous disais qu'il y avait eu des soucis au redémarrage, après démontage suite aux mésaventures du Paul Ricard. Il n'y avait plus de pression d'huile !

Démontage et découverte d'une pompe à huile défectueuse.

Le temps pressait, Carole c'était du 9 au 11 Juin...

Mardi 6, chargement du side, de l'outillage et mercredi, direction Malaunay et l'atelier Godet. Jérémy, le motoriste, les y attendait.

Marie-Laure et Hervé avaient encore l'espoir d'être opérationnels pour le week-end...

Jeudi soir très tard, message d'Hervé : « *On est à Carole, installés !!, la pompe à huile a été changée* ».

Vendredi, essais libres, tout tourne bien, même mieux 'qu'avant'. Le moteur chauffe moins et des ajustements faits aux carburateurs permettent aux boisseaux une pleine ouverture.

Samedi, les choses sérieuses commencent.

Aux essais chronos, 3<sup>ème</sup> temps derrière les éternelles BM et Honda ! Le moral revient.

Samedi après-midi, course 1 : message d'Hervé : « *Coude à coude et grosse bagarre pour les 3 premiers. Il y a eu deux abandons dans la bagarre pour la 1<sup>ère</sup> place, un sur problème mécanique, et un bac à gravier pour l'autre. On n'a rien lâché. 1<sup>ère</sup> marche pour nous. Demain ça devrait changer, on verra* ».



Dimanche, course 2 : Hervé nous dit : « *Nous sommes partis en-tête, le 46 parti dernier, a fini par remonter tout le monde et est revenu sur nous. Il est passé devant une première fois, puis on l'a repassé sur un freinage. Dans le dernier tour, au dernier freinage, notre moteur a brouté, le 46 en a profité et il est passé sous le damier en premier. En fait nous sommes presque tombés en panne d'essence. Il restait moins d'un litre. Maintenant que le moteur chauffe moins, et que les boisseaux ouvrent à fond, on va plus vite et de fait, on consomme plus. Il faudra embarquer plus d'essence.* »  
... Une 2<sup>ème</sup> marche donc ».

Mais au cumul des points, Marie-Laure et Hervé sont bel et bien 1<sup>ers</sup>. La plus haute marche donc pour ce week-end à Carole.

Le Team n'a pas démerité et le travail d'Hervé a payé. Meilleurs lubrification et refroidissement du moteur, meilleurs réglages carburateurs, une ergonomie améliorée pour le pilote au niveau de l'assise, les BM et Honda ont maintenant la pression et vont parfois à la faute ou ne voient le 8, que de l'arrière.

Avant Croix-en-Ternois, les 7 au 9 Juillet, un nettoyage et une révision de l'attelage sont prévus, un train de pneus neufs sera monté...



Photos : Amélie Laur

Juillet, ce sont les vacances, du moins pour certains. Si vous pouvez, n'hésitez pas à aller les encourager.

Texte : Mamy Green suite à échange téléphonique, courriels et SMS avec Hervé.

- 8, 10 Septembre
- 6, 8 Octobre

circuit Pau Arnos  
circuit Val-de-Vienne

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

## Le VOC F, ça sert aussi à rouler...

*Par Jean*

En préambule, Dany nous rappelle que :

Nos machines ne trouvent plus guère de personnes qualifiées pour leur entretien. Mais d'un autre côté beaucoup peut être fait par soi-même, sans connaissance technique élevée. Attention : il ne s'agit pas d'apprendre à refaire un vilebrequin grâce à une fiche, mais juste de savoir procéder à l'entretien normal ou à la réparation "courante" de sa machine.

Nos fiches en français, présentes sur le site, onglet "ADHÉRENTS", sont le reflet de cet état d'esprit.

Elles sont classées avec un nombre de 'clés' croissant selon la difficulté :

- 1 Clé : c'est à la portée de tout-un-chacun,
- 2 Clés : nécessite un petit savoir-faire mais est réalisable sans connaissance technique particulière,
- 3 Clés : nécessite de bonnes connaissances mécaniques

Cette liste de fiches est complétée au fil de l'eau par de nouvelles astuces.

Et oui !

Ces fiches techniques, en français, que plusieurs d'entre-nous recherchent avidement, sont là !

Effectivement, quand on a une Vincent, on est irrémédiablement confronté à des questions d'entretien qui, bien souvent, nous évitent les déboires de la panne.

Ces fiches sont d'autant plus utiles qu'il y a beaucoup de petites astuces à connaître pour travailler sur sa machine dans les meilleures conditions et éviter les gaffes. Pour ne citer qu'un exemple, je rappellerai que quand on dévisse les bouchons d'inspection pour régler le jeu aux culbuteurs, il arrive qu'un bouchon bloque. En ce cas, il ne faut surtout pas forcer, resserrer le bouchon sans le bloquer, tourner le moteur d'1/4 de tour environ et ça se dévisse tout seul.

C'était la vis de réglage du culbuteur qui, poussée derrière le bouchon par la levée de la came, le coinçait, il a suffi de la faire redescendre. Trois fois rien mais il faut le savoir...

Parfois, ces astuces relèvent du plus simple bon sens, mais ça va mieux en le disant et peut éviter des catastrophes. Par exemple, il y a quelques années, Patrick me fit remarquer que mes culasses rénovées par un grand spécialiste d'Île-de-France, avalaient de l'huile et me proposa de les reconditionner.



Puis vint le temps de les remonter sur mon moteur et de réassembler l'ensemble. Or, à ce moment, je reçus la visite de mon fils qui, voulant m'aider, resserra le banjo de l'arrivée d'huile sous le moteur avec une grosse clé. «Tiens, me dit-il, c'est bizarre, plus je serre, plus c'est dur ! »

**Photo : L'absence de cadre rend impressionnant le travail sur les culasses mais, en fait, il n'y a pas de quoi s'inquiéter.**

Omondieu ! Cette vis se visse à la main et ne se serre qu'une fois complètement en place. Las, mon fils n'a pas deux mains gauches mais cette fois, il s'était vraiment « loupé ». Après avoir essayé de rattraper le pas, de jouer sur les joints il s'avéra indispensable de reprendre le filet avec le taraud « gaz » prêté par Dany, avec, en plus, la précision de geste de Georges... Et oui, passer un taraud parfaitement d'équerre, sur une machine assemblée, est une autre paire de manches que de le faire sur un demi-carter, à l'établi. Et pour avoir un demi-carter à l'établi, vous comprenez bien qu'il faut tout démonter dans le moteur jusqu'à la dernière petite rondelle de calage !

**Sur cette photo, nous pouvons voir les deux canalisations qui vont du réservoir d'huile au bloc moteur et vice-versa.**

Il faut faire attention à la plus extérieure car son montage semi-souple et son inertie donnent plein pouvoir à son vice : guider de travers la vis du banjo qui la raccorde sur le moteur.

Il est impératif de visser ce raccord à la main jusqu'à ce qu'il soit parfaitement engagé dans le pas du carter ! (La vis, cachée sous le carter, n'est pas visible ici).



**La voici, déposée.**

**Celle-ci est un modèle d'origine, en aluminium. Le « VOC Spares Co » la propose également en acier inoxydable, ce qui la rend beaucoup plus résistante quoiqu'il ne soit pas nécessaire de la serrer comme une brute !**

### **En conclusion :**

- En demandant conseil à des possesseurs ayant plus d'expérience (il y a dans le Club un listing « aide » et donc, peut-être, un membre prêt à vous aider pas si loin de chez vous et/ou ayant connu le même problème),
- En suivant bien les fiches techniques du LGE très détaillées et pratiques,
- En prenant soin de ne rien brusquer,

on profite des bienfaits de la vie du Club et aussi, on acquiert vite un savoir-faire qui nous permet de rouler avec encore plus de sérénité !... en attendant d'être sollicités, à notre tour, par un débutant de la Vincent.




## Revue de Presse

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

Par Didier Camp



La presse spécialisée occasionnellement parle de nos  et de ses dérivés. 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](mailto:didier.camp31@gmail.com), je passerai le message à notre journal favori.

**La Vie de la Moto**, n°1200 du 08 Juin 2023 :

**En pleine page 48** : Hôtel des ventes de La Seine (Rouen) **annonce la vente aux enchères**, le 24 Juin, de 100 motos de Collection.

À noter, une 1000 HRD Rapide, série B (1947) (estimation 45-55000 €) et une 1000 EVG (estimation 58-68000 €), est-ce l'inventue Drouot d'il y a quelques semaines ?

*Cette annonce se retrouvera dans plusieurs hebdomadaires et mensuels, sous des formes diverses.*



VINCENT 1000 HRD Rapide  
Série B (1947) (lot 66)  
(estimation : 45.000 / 55.000  
€)

VINCENT 1000 EGLI par  
GODET (lot 67)  
(estimation : 58.000 / 68.000  
€)

**La Vie de la Moto**, n°1201 du 15 Juin 2023 :

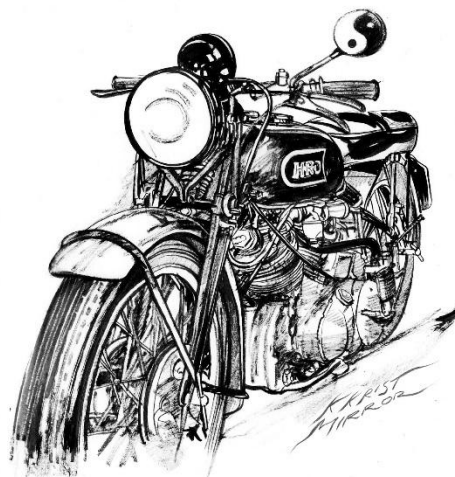
Page 18 et 19 : Le Rallye des 3 Lacs. Une Comet fait partie de la balade. Une photo en action et un « Zoom Sur » un membre de la section VOCF. (*Ndlr* : *Notre Didier, trop modeste, évite de dire que c'est de lui qu'il s'agit, représenté deux fois, bénéficiant d'un encadré qu'il utilise pour faire la promotion du VOCF!*)

**La Vie de la Moto**, n°1203 du 29 Juin 2023 :

Page 40 : Expo du RMS aux 24 h Motos du Mans. Un « Zoom Sur » Jean B. (membre du VOCF) qui présente son extraordinaire réplique de 500 cc Peugeot M1 de 1914.

**Le Loup-Garreau**, tous les 25 du mois, en kiosque web :

30 pages sur les Vincent et ses dérivés, sur les Vincentistes et leurs aventures. Seule votre contribution lui permettra de survivre à la crise de la presse !



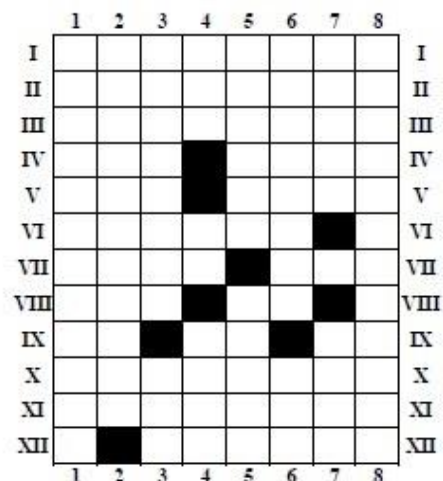
# Motos croisées

## VOCF 03

*Par Philippe Abonyi*

### HORIZONTALEMENT

- I - Polo adapté à la pratique du deux-roues.
- II - Comme l'image d'une Vincent... ou d'un Vélosorex.
- III - Se sont mis à la page.
- IV - Réunion d'affaires classées. Bollée mais pas Amédée.
- V - Tout retourné qu'on le trouve bête ? Séant.
- VI - Issues d'une consultation.
- VII - Pourra être lavé une fois retourné. Total maintenant.
- VIII - Possessif. Rita en ferait des macaronis !
- IX - Carton précieux pour nos motos. Donne le ton. Pouvoir du passé.
- X - Serpents d'eau.
- XI - Blanchisseuse.
- XII - Des références de beauté.



### VERTICALEMENT

- 1 - Le « ton » était donné avec, mais elle n'était pas donnée (2 mots).
- 2 - Prospecteur de grands bleus.
- 3 - Pièces de musique en mouvement perpétuel. Refusa de se mettre à table.
- 4 - Possèdent. Pagnol serait derrière pour le créateur de Sanglas. La part du feu.
- 5 - N'est que très rarement tête en l'air en moto. Boucles de la chaussée ou boucle la chaussure.
- 6 - Sont en eau. N'attire les poissons en pleine mer qu'avec lutte.
- 7 - Le sapeur Camembert en était un. Met en balance.
- 8 - Clio et quelques autres, mais pas Mégane (3 mots).

M  
C R O I S É E S  
T  
O VOCF / 03  
S



**Document  
trouvé sur la  
toile et légendé  
par Paul  
Hamon**

## Trophée du Tiggre, suite des Lauréats

*Par Jean*

### Proposés pour 2009 :

1 - Fabien Ribéreau qui apprend consciencieusement depuis des mois à jouer du clairon dans le seul but d'égayer notre dîner annuel alors qu'il lui aurait suffit d'apporter quelques bouteilles de sa production.

**Trophée du Tiggre reçu pour l'année 2009 : Fabien Ribéreau.**

**La Plume du Loup 2009 :** M. Grosset Junior.



**À gauche sur cette photo, Fabien Ribereau, ici au 40<sup>ème</sup> rallye Vincent au Bec Hellouin, soutient de son souffle puissant l'arrivée de notre Président d'alors (tenant les papiers de son discours).**

### Proposés pour 2010 :

1 - Charles Vandermeulen pour avoir envoyé son sosie animer le bouchon de Lapalisse et semer la confusion dans l'esprit brumeux de Jean Pirot.

2 - Daniel Jivaro Meurine pour s'être attaqué au record mondial de lenteur (pas un slogan mais un fait !) en engageant sa Meteor à l'embouteillage de Lapalisse.

3 - Jenny Bloor qui, quoique faisant un usage non négligeable de la Vincent, a réussi à faire un guidonage, chez elle et à pied !

**Trophée du Tiggre reçu pour l'année 2010 : Jenny Bloor**

**La Plume du Loup 2010 :** Hervé Sabassier.

## Du Face-Book au Fesse-Bouc

### Rubrique SM Zoophile

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



Paul nous propose d'observer ces deux machines :

L'une brille de tous ses chromes, c'est une espèce de « bobber » dont l'esthétique a été l'objet de soins intensifs à l'instar des motos que nous présente certain magazine français spécialisé au titre en anglais mais héroïque néanmoins.

Et l'autre, qu'est-elle ?  
Quelqu'un en aurait entendu parler, lu quelque chose à son sujet ?

On jurerait la machine d'un fou américain prêt à battre un nouveau record et pourrir tout le monde...



La rouille, les stigmates qu'elle porte doivent-ils la faire classer dans la catégorie « histoire méconnue d'un audacieux record » ?

Ou dans celle d'une reconstitution historique réalisée par un néo-faussaire de génie ?

Ou encore de la « résurrection » d'un antique projet abandonné ?



- La fourche toute propre contraste étrangement avec la rouille de l'échappement.
- L'énorme compresseur impose le respect, sa commande éveille la perplexité...
- Bien rouillé comme il se doit (surtout pas d'huile !) l'embrayage d'origine nous nargue...
- Le cadre est « rigidifié » grâce à un tube incurvé (dame, le compresseur...)
- Mais que dire de la fixation de la selle ?



Le lecteur appréciera  
le frein arrière à  
disque...

...et le kick !

Alors ? Gloire passée,  
gloire manquée ou  
authentique faux ?



## Un petit week-end Lyonnais...mais pas que (2)

*Par Mamy Green*

Dans le LGE n°40, nous avons laissé cette brave Egli Godet, attendant sagement son propriétaire dans un parking Lyonnais où elle l'attend pour reprendre la route de Toulouse.

Et voilà, de bonne heure il est réapparu, un peu de graisse sur ma chaîne, coup d'œil au niveau d'huile, sacoches chargées, et, contact...

Ben il a pas été déçu. Pif Paf Poum, un cylindre, puis l'autre Pif Paf Poum, je pétarade par ci, j'éructe par là, je n'irai pas bien loin comme ça !

Eh Eh ! je vous l'avais dit que je me vengerai. À quatre pattes le voilà, trousse à outils ouverte, à m'explorer les entrailles. Enfin il s'occupe un peu de moi ! Tout en douceur Mmummm que c'est bon ! Deux bougies neuves il installe. Il faut dire que pour me venger, je lui ai claqué les autres et je les ai bien charbonnées. Me faire traverser Lyon, dans les embouteillages, sous la pluie, puis me laisser enfermée, ben là, je me venge. Sa conclusion, « je suis trop riche » ???



Et nous voilà repartis... plein Nord ? alors qu'il disait vouloir suivre la Vallée du Rhône vers le Sud, afin de contourner l'Alerte Météo sur le Massif Central.

J'ai vite compris, il ne faisait qu'un « crochet » par Bourg-en-Bresse, histoire de calmer sa mauvaise humeur (paraît-il qu'il voulait passer par Le-Puy-en-Velay pour revenir). En bonne compagnie, bien attablé, il a pu préparer les aventures pédestres automnales. Il paraît qu'un Mont D'Or au four, arrosé de vin jaune, c'est bon pour la route.



C'est pas tout, il reste au moins 650/700 km à faire et demain midi, il faudrait être à la maison. Il fait très frais et la pluie guette. Déjà 15h00, il ne me faut pas traîner. Descente et passage de Lyon par l'autoroute, ensuite l'ancienne Nationale fera l'affaire. Les kilomètres défilent, arrêt essence et « dégourdisage » des jambes tous les 150 km. Valence, Montélimar, Bagnols-sur-Cèze, à l'approche de Nîmes, il se met à pleuvoir et la nuit est là.



Les kilomètres semblent se rallonger. Le moteur ronronne de plaisir, il fait presque froid, il pleut, il ne va pas prendre chaud. Entrée de Béziers, il est 22h00 et bien, il jette l'éponge. Le premier hôtel trouvé fut le bon, parking sécurisé, resto encore ouvert, que demander de plus. Réveil matinal, un beau ciel bleu nous attend, mais la tramontane souffle. On file, nez au vent, par la Minervoise. Capestang, Quarante (bastion estival de Vincentistes Anglais), le ciel est bleu, les Pyrénées se découpent, enneigées, à l'horizon.

Le Canal du Midi longe la route, les vignobles se déploient à l'infini, il fait frais, le soleil brille. La météo a eu tout faux, pas de neige sur le Massif Central. J'en connais un qui râle. La Cité de Carcassonne se détache à l'horizon, Castelnaudary et son cassoulet, Villefranche-de-Lauragais... clignotant, et on repart plein Nord. Que cogite-t-il encore ?



Devinez, encore quelques kilomètres et un panneau apparaît, devinez, « Saint-Vincent », un de plus. Arrêt photos, clic clac clic, le panneau, l'église. Il me saoule !

Cette fois-ci, c'est bon, direction la maison et mon doux garage. Je vais retrouver mes copines. J'ai plein de choses à leur raconter. Et puis, il m'a promis une bonne douche, je l'ai bien méritée.

Voilà, un long week-end comme je les aime, rouler nez au vent avec ou sans but. S'arrêter où l'envie vous prend, pour un paysage, une bonne table. Jivaro et Jean P. n'ont pas tort.

*Que lui a-t-il pris direz-vous ?*

*Et bien, suite à une balade en « pétochons » (voir LGE n°28), j'avais vu un panneau directionnel Saint-Vincent. De retour à la maison un coup d'œil sur mon (vieux) Michelin Atlas Routier France 2011, je compris qu'il n'en existait apparemment que 5 en France, tous localisés dans le grand Sud-Ouest. Vous connaissez la suite, aller au salon du 2 roues de Lyon, m'en traçait presque la route. Pau, Caussade, Issoire, Le Puy-en-Velay, Villefranche-de-Lauragais, toutes*

*villes pas trop loin de l'axe Toulouse - Lyon.*

*Vous avez bien compté, Mamy Green n'en a fait que 4. Le 5<sup>ème</sup>, du côté du Puy-en-Velay, était au programme du retour.*

211 F 5	Saint-Vincent 76	236 E 4
306 A 1	Saint-Vincent 87	299 E 4
2 C 3	Saint-Vincent 43	247 E 3
78 D 4	Saint-Vigor 27	86 C 1
286 C 3	Saint-Vigor-des-Moines 14	53 E 2
195 G 2	Saint-Vigor-des-Monts 50	02 B 2
	Saint-Vigor-d'Ymerville 76	34 D 1
213 F 2	Saint-Vigor-le-Grand 14	33 E 3
237 G 3	Saint-Vincent 31	316 C 2
200 B 4	Saint-Vincent 42	247 F 2
329 G 2	Saint-Vincent 63	227 H 3
101 E 2	Saint-Vincent 64	314 C 5
56 D 2	Saint-Vincent 82	278 B 3
105 D 3	Saint-Vincent-Sagry 71	193 H 2
143 E 3	Saint-Vincent-Cramesnil 76	34 D 1
103 G 2	Saint-Vincent	
75 G 2	de-Barbeyrargues 34	302 D 3
164 D 2	Saint-Vincent-de-Barès 07	267 E 3

*Mais,  
Dame  
Météo, la  
neige et  
la raison,  
nous ont  
forcé à le*

*by-passer.*

*Ce sera pour une autre*

*fois, bientôt... la balade du 5<sup>ème</sup> Saint-Vincent.*

*À bientôt sur la route. Ne les laissez pas au garage. Roulez, elles aiment. Mamy Green & Didier C.*



## L'entretien courant - La chaîne secondaire

*Par Dany*

On peut ne pas être un spécialiste de la mécanique mais il y a des opérations simples qui permettent d'entretenir sa machine seul, voire même de prendre goût à s'en occuper, passées les premières appréhensions.

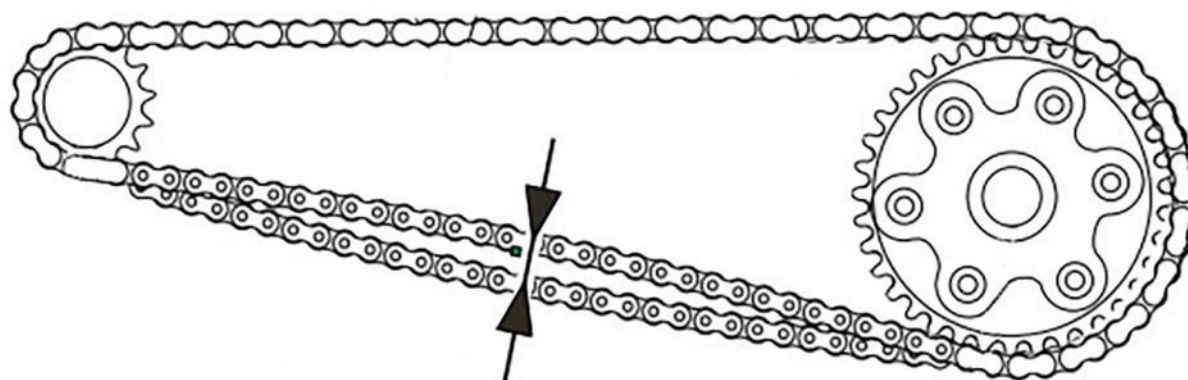
### La chaîne secondaire

C'est celle qui va du pignon moteur à la couronne arrière.

Trop détendue, la chaîne peut sauter. Trop tendue elle tire sur les roulements et use prématurément ceux-ci ainsi que la couronne et le pignon avant, tout en provoquant des vibrations désagréables.

En principe, on essaye de maintenir une flèche de chaîne d'environ 3 cm (distance entre les flèches convergentes du dessin ci-dessous).

À vérifier machine débéquillée et posée sur ses roues. Idéalement, avec une personne sur la moto pour reproduire ce qui se passe en réalité.



Au fil du temps et de l'usure, la chaîne s'étire un peu, ce n'est pas perceptible maillon par maillon mais comme il y en a un peu plus d'une centaine on peut arriver à quelques millimètres d'allongement ce qui augmente la flèche assez rapidement.

Les Vincent (à l'exception des Série D) ont un système de tension de chaîne très ingénieux (et très cher à fabriquer en petite série) et surtout très pratique. La tension de chaîne peut se faire sans un seul outil ! À ma connaissance, il n'y a pas d'autre équivalent dans le monde de la moto de série.

### Comment retendre la chaîne secondaire



Si l'on trouve que la flèche de la chaîne dépasse la recommandation de 3 cm, il faut procéder à un réglage pour ramener cette valeur à environ 3 cm.

Pour cela, il faut :

1. desserrer l'axe de roue AR grâce au *Tommy bar* (H25/1AS) dont elle est équipée d'origine (sauf Série D) de quelques tours (quand il n'y a plus d'effort au desserrage, c'est suffisant, il ne faut pas sortir l'axe, c'est parfaitement inutile).



2. tourner manuellement la partie moletée des tendeurs de chaîne FT146AS



Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre en regardant côté gros bouton du tendeur de chaîne, on visse donc on recule la roue AR, ce qui tend la chaîne.



Ce dispositif très ingénieux est équipé d'une sorte de coin à ressort qui se "plante" dans un creux du bras oscillant et qui, du coup, sert de repère. On peut ainsi tourner demi-tour par demi-tour le gros bouton avec une excellente précision.

Il est évident qu'il faut tourner de **chaque côté du même nombre de demi-tours** sinon on met la roue en travers.

À titre d'information, on retend en général de seulement 1 à 2 demi-tours pour "récupérer" une chaîne un peu lâche. Il faut procéder

progressivement, faire un demi-tour (de chaque côté), puis vérifier la tension de la chaîne et continuer, si besoin, par un autre demi-tour jusqu'à satisfaction.

3. Resserrer le *Tommy bar* à la main. L'écrou qui lui fait face est prisonnier de la fente du "bras oscillant" et ne doit pas être tenu avec une clé.

### Les précautions



On n'utilise JAMAIS une clé pour tenter de desserrer l'écrou H26 qui fait face au *Tommy bar* car il est usiné avec un ergot (flèche image ci-contre) qui se loge dans la fente du "bras oscillant".

Si l'on tente de desserrer l'écrou avec une clé, l'ergot force dans la fente du "bras" lequel peut s'ouvrir sous l'effort de la clé. On doit toujours desserrer le *Tommy bar* à la main et le resserrer de même (bien serrer quand même !).

Sur les D, il n'y a pas de Tommy bar, l'axe est juste une longue vis à tête hexagonale avec un écrou de l'autre côté et là il est encore plus facile de se tromper.



Ce pourquoi, pour éviter toute erreur, on peut aussi remplacer l'écrou hexagonal standard en usinant au tour un écrou rond avec un ergot adapté pour se loger dans la fente du "bras oscillant" (tout comme l'écrou standard) ce qui ne laisse aucune possibilité de le prendre à la clé.

Cette remarque est valable pour toutes les Série B,C et D

### Usure de la chaîne

Au fil du temps la chaîne s'use et il faudra prévoir son remplacement.

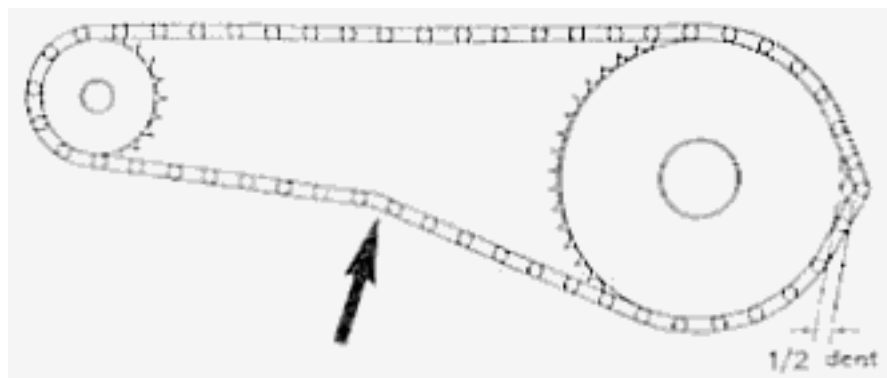
L'ordre d'idée de la durabilité dépend de la conduite, de l'entretien et de la qualité de la chaîne.

Le remplacement intervient entre 20 et 40000 km. Si on arrive à fond des tendeurs il faut changer la chaîne de toute façon.

Une chaîne usée peut casser et c'est la destruction partielle possible du carter qui entoure le pignon...

Si la chaîne est usée, il est probable que la couronne le soit également. Prévoir de changer la couronne arrière laquelle est juste boulonnée sur le moyeu. Le pignon moteur s'use moins et est plus difficile à changer (démontage plus conséquent, pour les 500 comme pour les 1000) mais réalisable sans grandes connaissances, juste de la logique montage/démontage. Changer le pignon a minima toutes les 2 chaînes.

Sans démontage de la chaîne, on peut se donner une idée de son usure en tirant la chaîne comme indiqué sur le dessin ci-dessous.



Chaîne tendue, si on peut dégager environ la moitié de la dent face au maillon que l'on tire au milieu (environ) de la couronne, la chaîne, mais aussi très probablement la couronne, seront à changer.

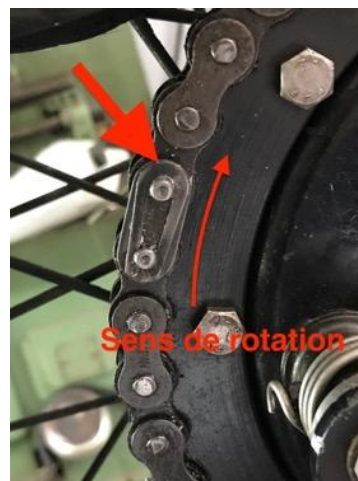
Pour information, avec l'usure, les dents deviennent d'abord pointues, puis crochues, puis sont arrachées par la chaîne. La couronne n'aura plus que des amorces de dents et la chaîne patinera sur celle-ci, ou déraillera.

Durabilité : Elle n'excède guère 20000 km selon la qualité de celle-ci et bien sûr le style de conduite, y compris sur les monos qui appliquent des contraintes plus saccadées à la transmission.

### Le changement de la chaîne

Il est très facile : moto sur une béquille centrale et, au point mort, attacher la nouvelle chaîne à la chaîne usée (attache rapide), tirer sur la vieille chaîne et la nouvelle prendra sa place.

Toujours utiliser une attache rapide et en avoir une avec soi dans la boîte à outils : attention d'une chaîne à l'autre l'attache peut être différente, et ceci y compris pour une même dimension de chaîne (plaquettes plus ou moins épaisse, rouleaux de diamètre différent, etc.). L'agrafe de l'attache rapide doit être orientée côté fermé, dans le sens de rotation, pour éviter que la partie ouverte ne puisse accrocher quelque chose et s'arracher. On ne tord jamais l'agrafe (avec un tournevis fin par ex.) car le rôle élastique du clip n'est alors plus assuré et l'attache peut se défaire. Le clip doit être enlevé et mis en place en poussant dans le sens utile avec une paire de pince multiprise.



### Chaîne neuve

Si on remonte une chaîne neuve, il est plus que certain que la tension de la chaîne sera à reprendre. En principe l'alignement est inchangé, il suffit donc de trouver la bonne tension avec un nombre de demi-tours identique de chaque côté. Juste bien penser à pousser la roue contre les tendeurs pour qu'elle ne soit pas en travers.



Ex : Attache rapide pour chaîne à joints toriques



Ex : Attache rapide pour chaîne sans joints toriques

## Chaîne sans attache rapide

C'est le cas sur les motos puissantes, la recommandation est normalement d'utiliser un maillon riveté pour plus de 500 CC ou plus de 50 CV. En remplacement de l'attache rapide, on utilise donc un maillon qui est rivé. C'est sans aucun doute une sécurité supplémentaire car l'attache rapide reste toujours le point faible d'une chaîne. Ceci dit en plusieurs centaines de milliers de kilomètres à moto avec chaîne à attache rapide, je n'ai jamais eu de panne de ce côté.

Le principal inconvénient est l'impossibilité de démonter sur le bord de la route en cas de crevaison.

## Dimension de chaîne

D'origine les Vincent (500 ou 1000) sont équipées en chaîne au pas de 5/8" x 3/8" soit 15,88 mm x 9,53 mm. Ce qui correspond à de la 530, sans joint torique.

Si la démultiplication est d'origine (18 x 48 Comet solo – 21 x 46 Twins solo), le nombre de maillons est de :

108 pour les 500

106 pour les 1000

On peut aussi monter de la 520 (15,88 mm x 6,35 mm) à joints toriques mais la chaîne étant plus étroite au niveau de sa largeur intérieure, il faut changer pignon et couronne (disponibles au *Vincent spares*). C'est moins d'entretien et plus de durabilité car la graisse est piégée dans les axes par les fameux joints toriques. Personnellement j'ai trouvé que sur la 500 une telle chaîne consommait de la puissance (les joints rendent la chaîne nettement plus raide = plus difficile à enrouler sur les pignons).

En 530, il convient d'éviter les modèles super-renforcés (enduro, cross) car les plaquettes sont plus épaisses et parfois la chaîne frotte sur les carters ou la plaque G50 (twin).

Choisir une marque connue (Reynolds, DID, etc.), le surcoût est faible et si la chaîne casse par défaut de qualité, cela peut être très onéreux...

## L'entretien

Il faut maintenir la chaîne grasse (aérosol avec graisse filante pour chaîne de moto) et si elle est pleine de sable (orage, routes sales), il est judicieux de nettoyer la chaîne avec un peu d'essence et une petite brosse, puis la re-graisser.

Les chaînes à joints toriques ont l'avantage de maintenir la graisse dans les axes, grâce justement aux joints.

## Mise à longueur de la chaîne

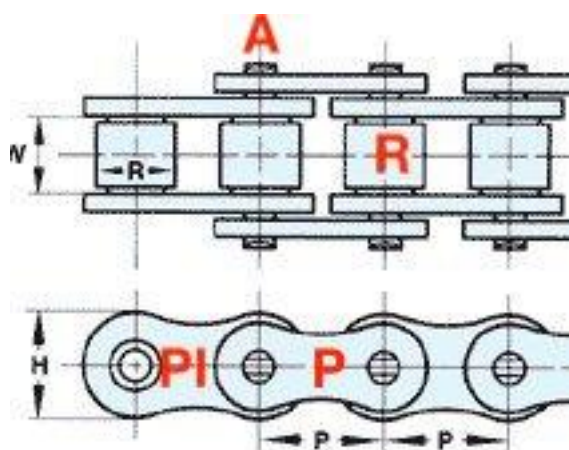
On ne trouve pas toujours le nombre de maillons requis et très souvent la chaîne achetée est plus longue car cela réduit les stocks chez le vendeur, selon le principe qui peut le plus peut le moins !

On est alors amené à réduire le nombre de maillons.

Les axes qui traversent les maillons ont été légèrement rivés à la fabrication pour éviter leur glissement lequel conduirait à une ouverture de la chaîne en cours d'utilisation.

Il suffit de meuler (avec délicatesse) l'extrémité de l'axe choisi pour ensuite le faire glisser soit avec un petit chasse-goupille soit avec un dérive-chaîne et ainsi retirer le nombre de maillons nécessaire.

On peut aussi rajouter des maillons par l'opération inverse (les dimensions – pas, largeur, épaisseur plaquettes, etc. doivent être absolument identiques) et river légèrement l'extrémité de l'axe avec un marteau. Légèrement, car l'effort de résistance au glissement est très faible et aussi parce que si l'on écrase trop l'axe, il se crée un point dur sur la chaîne (ça plie mal à cet endroit), source d'ennuis.



**A** : axe  
**R** : rouleau  
 R : diamètre rouleau  
**PI** : plaquette intérieure  
**P** : plaquette extérieure  
 H : hauteur  
 N : largeur  
 P : pas

Il y a donc alternance de maillons intérieurs et de maillons extérieurs.

### L'alignement de la roue arrière

C'est un point important car si les roues ne sont pas alignées, la chaîne et la couronne vont s'user très vite, sans parler de la difficulté de virer soit à droite soit à gauche.

L'alignement de la roue arrière est simple à réaliser et ne nécessite pas d'outils.



Il suffit de deux règles plates (voir de planches en bois bien droites - acajou de Cuba pour notre Lord Dominique) alignées le long des roues. La roue avant doit être alignée aussi précisément que possible (à vérifier en ayant les règles aussi parallèles que possible par rapport à la roue avant). Voir ensuite ce qui se passe à l'arrière et corriger si besoin pour aligner en utilisant les boutons moletés de tension de chaîne FT146AS.

Ce principe est valable pour toutes les motos.

Si on n'arrive pas à aligner, quelque chose est tordu :

- cadre, c'est plus que rare sur les Vincent,
- fourche, cela peut arriver sur une moto accidentée,
- bras oscillant, c'est aussi extrêmement rare sur nos motos, vu sa rigidité.

## Un calcul légendaire !

$$V2 + V2 = V2$$

*Par Didier Camp et Phil Irving*

Certaines histoires ont un caractère légendaire qui force l'imagination. Celle de la *Vindian* est un parfait exemple de ces aventures qu'on ne peut s'empêcher de narrer avec des « si ». Le texte suivant est de Didier (en noir) et [Phil Irving](#) (en bleu).



**Une Indian moderne  
et une « D » se  
tiennent compagnie**

Certains diront : « Tiens, un air de parenté ! »

D'autres ricaneront : « Quoi, ces deux vaisseaux que 70 ans séparent, qu'ont-ils en commun ? »

En commun, ils ont, qu'un tenu lien de parenté existe, et qu'une union improbable aurait pu les lier à jamais.

*Vincent, vous connaissez . Indian peut être moins ...*

Les deux marques ont décliné dans les années 50. Une a su renaître, l'autre pas.

Peu de gens savent qu'une association entre ces deux monstres de l'industrie motocycliste aurait pu changer la face de ce milieu.

**VINcent + InDIAN = VINDIAN**

Imaginez, en 2023, loger un moteur de Ducati V-twin *superbike*, dans un cadre d'*Indian Chief* moderne. Impensable ? (*sauf sur l'Indian de Burt Monroe dans le film éponyme... la belle du tournage est mue par un GMP Ducati – Ndlr*). Pourtant, ce serait aujourd'hui l'équivalent de ce qui a failli arriver il y a 70 ans, quand *Indian* a été en relation avec Vincent, pour créer l'Unique *Vindian*.

*VINDIAN*, c'est un cadre et une partie cycle d'*Indian Chief*, avec un moteur Vincent V-twin monté sous le réservoir. Aurait-il pu s'en vendre assez pour sauver *Indian* de la déroute et Vincent de la faillite ? Certains le pensent, car le montage aurait pu déstabiliser Harley Davidson. Mais le monde ne se refait pas.

En 1948, *Indian Motorcycle Company* était dans la tourmente. L'*Indian Chief*, dinosaure des années 30, était dépassée face à la concurrence.

Pour booster ses revenus, *Indian* était devenu l'importateur de quasiment toutes les marques Anglaises, dont, Vincent. Les concessionnaires *Indian* réclamaient à corps et à cri, un nouveau modèle pour contrer Harley Davidson.



Une Indian « Big Chief »

En 1948, Philip Vincent, passe du temps aux USA, dans l'espoir d'y relancer les ventes des Vincent.



Une Vincent « Touring » version USA (guidon !)

La direction d'*Indian*, fut impressionnée par le bloc moteur Vincent 998 cc, V-twin à 50°, 4 vitesses et réalisa que celui-ci pouvait remplacer la mécanique de la *Chief*. Plus compact, plus puissant, ce moteur permettrait à la *Chief* plus de vitesse et d'homogénéité que les Harley Davidson. De son côté, Vincent aurait pu, pour les motards Américains cherchant encore plus, étudier une machine avec un grand guidon, un siège mieux suspendu, de grands garde-boue... « Touring », (vous avez dit « Touring » ?).

La *Vindian*, est une vieille histoire et, comme toute histoire, il y a plusieurs versions. Mais la plupart des récits s'accordent à dire que l'usine Vincent reçut en 1948, un châssis roulant de *Chief*, envoyé des USA, sans moteur, sans transmission. D'autres versions mentionnent une moto complète, qui fut testée par l'usine, avant démontage pour transformation (nous retiendrons, bien sûr, la version de Phil Irving).

Tout le monde admet qu'un hybride fut créé, en remplaçant le V2 *Indian*, 42°, à soupapes latérales, par le Vincent, 50 deg, OHV. Traces écrites et photos existent.

Phil Irving, dans ses mémoires, évoque la première « réelle » rencontre (entendons par là un essai) avec l'*Indian* : « Elle est prête à partir pour un essai routier mais avec un embrayage au pied gauche, le frein au pied droit, les trois vitesses à main et la poignée de gaz à main gauche, elle s'avéra particulièrement dure à prendre en main, d'autant plus que pour ouvrir les gaz, il fallait tourner la poignée en sens inverse de l'habitude ». En effet, nous pouvons imaginer le stress du pilote en situation d'urgence... Une première réponse fut apportée en positionnant la poignée de gaz à droite, ce qui la fit revenir à la normale. Ainsi testée, l'*Indian* pouvait atteindre 135 km/h (plutôt 118 « à chaud »).

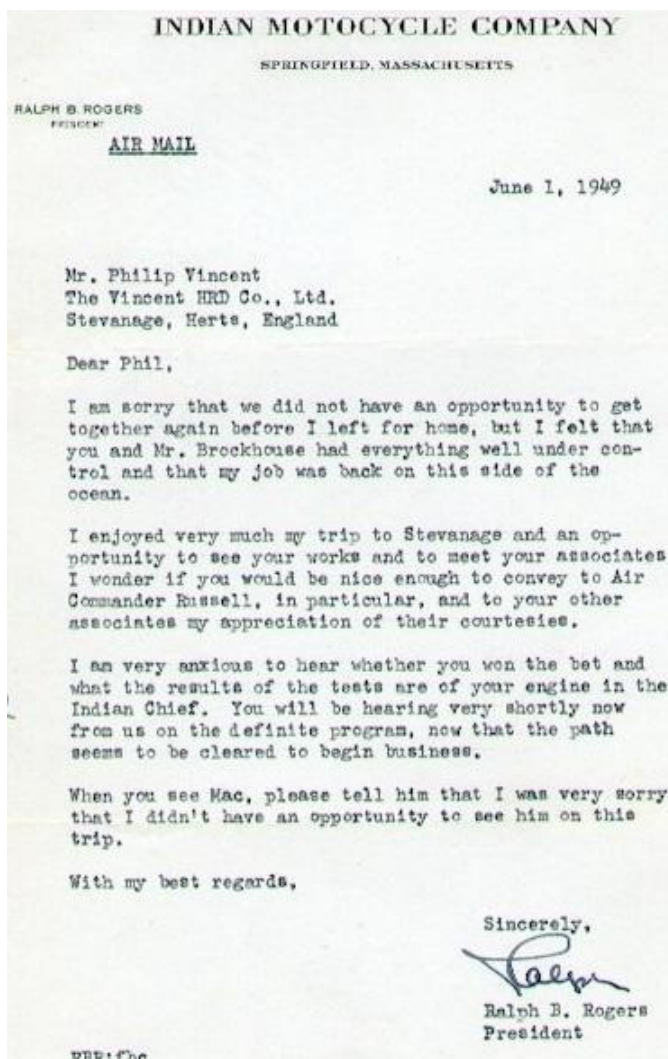
Combien de travail fallut-il ? Là aussi les opinions divergent, Philip Vincent affirmait que le moteur Vincent, de petite taille, « entrainait très bien et facilement dans le cadre », alors que Phil Irving fit remarquer que « l'installation fut relativement simple », mais nécessita pas mal de soudure et meulage, et l'ablation du tube arrière du cadre.

Il fallut aussi modifier le tube supérieur et le fond du réservoir, par rapport aux culasses.

Phil Irving précise aussi que le moteur retenu était le n°F10AB/1/3492 qui s'était avéré bruyant lors de test routier en configuration d'origine et que, bien qu'il y eut peu de place disponible, le montage fut relativement aisé après suppression de la moitié du tube arrière du cadre. La dynamo de l'*Indian* fut retenue et entraînée par courroie depuis un palier prenant la place de la dynamo d'origine. Les platines avant du moteur furent remplacées par d'autres aux cotes adaptées. Un système de bielles et axe traversant permit d'utiliser le levier d'embrayage *Indian* comme levier de sélecteur de vitesses, la commande de frein restant au pied droit. La principale difficulté fut que le support de réservoir d'essence, très bas, rendait impossible le démontage des culasses dont les longs goujons (de l'automne) ne laissaient pas assez de place



Phil Irving chevauche la *Vindian* originelle.



pour les lever au-dessus des cylindres. La difficulté fut contournée en utilisant les goujons en deux parties, du moteur « *Speedway* » : il devenait possible, ces goujons enlevés, de glisser les culasses sur le côté. Bien évidemment, les fixations de culasse sur la poutre à huile ne furent pas utilisées.

Un nouveau système d'échappement fut aussi réalisé. Il est facile d'imaginer les mécanos de l'usine, en train de travailler tard, avec des scies, des meuleuses et le poste à souder, désespérant de faire entrer le moderne moteur Vincent, dans le vieux cadre hyper lourd de l'*Indian*.

(Nda : certains ont aussi désespéré de pouvoir faire entrer un moteur Vincent, dans un cadre Norton, là aussi, si la chose paraît simple, la tâche n'en est que plus ardue).

Parallèlement à ce prototype surnommé officieusement « *Vindian* », une autre machine fut étudiée : une Rapide originale mais dont le sélecteur de vitesses était à gauche, le frein arrière au pied droit et munie d'un équipement électrique américain.



Le moteur installé, les gars de chez Vincent, partirent sur leur piste d'essai pour haute vitesse, mais aussi une route pleine de « *bumps* ». La *Vindian*, bondit et sauta, la poignée « vissée dans le coin », jusqu'au fatidique 100 mph. Le « ton », même un peu plus d'après les observateurs, peut-être 167, 168 ou 173 km/h furent atteints. Pas mal ! Tous furent d'accord qu'arrêter les 250 kg de l'*Indian* avec son frein simple came était angoissant.



**Une réplique moderne  
de la *Vindian***

Phil Irving écrit que cette *Vindian*, sur son second rapport de boîte de vitesses, était aussi rapide que l'*Indian* d'origine poussée à fond et pesant 36,6 kg de plus. Lors du test, Phil Irving nota également que le moteur était beaucoup moins bruyant, sans doute car les culasses n'étant pas boulonnées sur le cadre, les vibrations se transmettaient moins.

Sur le plan phynancier, la société Brockhouse devait injecter 380 000 livres sterling dans l'affaire mais la trésorerie voulant être sûre de retrouver sa mise, augmentée d'un substantiel bénéfice, les deux machines furent présentées à la Chambre de Commerce de Londres et le quitus fut donné à Brockhouse.

Sûr de pouvoir doubler ses ventes dans cette affaire, Philip Vincent doubla ses commandes de matériaux nécessaires pour ce faire, bien qu'il n'eut pas les capitaux pour financer cette opération. C'est à ce moment que Brockhouse envoya deux conseillers pour évaluer l'usine et son stock de 400 machines.

Malheureusement, celle-ci fut si grossièrement sous-évaluée que Brockhouse refusa d'envoyer quoique ce soit en regard du risque qui lui fut présenté. Du coup, ce stock de matériaux commandé par Philip Vincent étant impayé, les banquiers mirent la compagnie sous la tutelle d'un séquestre désigné.

Enfin, le gouvernement britannique, décidant le 19 septembre 1949 de dévaluer la livre de 30%, les motocyclettes anglaises pouvaient être vendues aux États-Unis pour un prix inférieur à ce qu'aurait coûté une *Vindian*... Or, nous l'avons vu, *Indian* était également importateur des motocyclettes anglaises (et, ironie de la situation, *Indian* était de ce fait l'importateur Vincent) ... un dernier coup de couteau dans le défunt contrat de mariage...

Cette mise sous contrôle fut un coup terrible pour Phil Irving car, en même temps qu'elle sonnait l'arrêt du projet *Vindian*, elle empêcha Phil de mener à terme des projets d'amélioration en cours sur les machines de la marque et provoqua son départ. Le coup fut encore plus dur pour Philip Vincent qui, après s'être battu durant un quart de siècle pour faire vivre et grandir son entreprise, n'était tout simplement plus le maître chez lui.

Les *Vindian* auraient-elles permis la survie d'*Indian* et de Vincent ? Le moteur Vincent demande plus d'implication du pilote et plus de compétences mécaniques, comparé au moteur latéral de l'*Indian*. Il est difficile d'imaginer les utilisateurs d'*Indian Chief* ou les mécanos tomber « amoureux » de l'hybride *Indian Vincent*. C'est la loyauté des possesseurs de Harley Davidson, et de leurs mécaniciens, qui a permis la survie de Harley pendant la période difficile qui arrivait.

Et la *Vindian* originale ?

Que lui est-il arrivé une fois revenue aux USA, avec ou sans le moteur de Vincent... et y est-elle revenue ?

Une *Vindian*, avec un moteur *Black Shadow* aurait été aperçue en 1951, garée aux abords d'un circuit, aux USA. Apparemment elle appartenait à un employé d'*Indian*. Avait-il récupéré le cadre et y avait-il monté un moteur Vincent ? Depuis, plus de nouvelles.

Si par hasard, dans une grange, vous voyez une drôle d'*Indian*, soyez sûr de regarder de plus près, peut-être que...

Quelques enthousiastes n'ont pas hésité à en « reconstruire », avec plus ou moins d'interprétations personnelles. Plusieurs circulent ou sont exposées aux USA, une sommeille dans un garage en Écosse, au moins une, sinon deux, usent leurs pneus sur les autoroutes Australiennes.



Qui sera l'heureux chanceux du VOCF qui en trouvera une, ou, qui sera l'amateur éclairé qui se lancera le défi d'en reconstruire une ?

3 répliques contemporaines de la *Vindian* originelle.



Texte : Didier qui précise que toute erreur peut lui être reprochée et qu'il acceptera tous les commentaires

Photos et documentations : Phil Irving biographie et Internet.

## Manifestations à venir

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

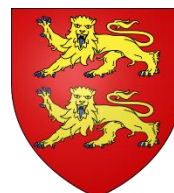
Dîner entre membres et amis, au Clairon :  
328 rue de Belleville, 75020 Paris



### 1 AU 3 SEPTEMBRE 2023 :

**Rallye Velocette-Vincent** organisé avec la branche normande du VO CF au Château de Tourville-sur-Pont-Audemer « Lycée Agricole-27500 ». Organisateur, Hervé Sévenier, membre des 2 clubs.

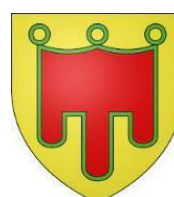
Pour renseignements et inscriptions : [pirot.jean@orange.fr](mailto:pirot.jean@orange.fr) – 06 81 53 09 86



### 23-30 SEPTEMBRE 2023 :

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

Contact : [dany.vincent@wanadoo.fr](mailto: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/>

## Les vainqueurs du jeu-concours du n°41

Suite à la Question-Jeu posée dans le LGE 41 (page 19), la rédaction a reçu deux messages :

### **Celui d'Hervé Blondeau :**

« Salut Loup-Garreau, pour répondre à Mamy Green, j'ai reconnu la filmographie de Jean-Luc Godard et sur la moto appuyée sur le bidon d'Antar, je remarque une boucle arrière de cadre, incongrue et disgracieuse ! ».

### **Celui de François Grosset :**

François Grosset, je le cite « la béquille n'est pas une Egli ». Il a aussi trouvé Godard.

**Félicitations Hervé !** Ça, c'est une réponse de spécialiste ! À vrai dire, la rédaction du LGE ne s'était pas arrêtée sur ce détail qui n'en est pas un (quelle bande d'ignorants !) et s'était focalisée sur le bidon d'huile Antar en guise de béquille... Comment penser une Egli de route sans béquille ?

**Félicitations à François** qui a parfaitement repéré le gag !

Vous avez tous deux gagné un magnifique cadeau que la rédaction du Loup-Garreau est en train de vous concocter !

## 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.

- **FREDERIC ARPAJOU VEND :**

**Vincent Rapide C 1950** matching number importée d'Angleterre en 2013.

Configuration d'origine avec de nombreuses améliorations. Moto roulante et en parfait état, entièrement rénovée.

En vente pour cause d'autres projets. Prix 60 000 €  
[frederic.arpajou@gmail.com](mailto:frederic.arpajou@gmail.com) – Tél. 06 24 28 40 82



- **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 €

[colomb.j@wanadoo.fr](mailto:colomb.j@wanadoo.fr) – Tél. 06 75 28 77 47



- **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 €.  
[eric.holubenny@wanadoo.fr](mailto:eric.holubenny@wanadoo.fr) – Tél. 06 66 95 41 37



- **RENÉ VALLANO VEND :**

Diverses pièces Comet dont un UFM avec un V5C (« carte grise » anglaise) correspondant (1953).

Prix : 1400 € l'ensemble.

[r.vallano@hotmail.com](mailto:r.vallano@hotmail.com)

## Bienvenue à nos Nouveaux Adhérents

VALLANO René (42), AUBRY Christophe (88)

### Bonnes adresses










**Attention ! Vous avez appris dans le LGE 41 que la fabrication des pneus Avon de 300 X 20 allait être arrêtée. Philippe Guijarro et Lord Dominique nous ont communiqué des adresses où en trouver en France, ne traînez pas !**



En suivant les conseils du dernier LGE, j'ai cherché à me procurer le pneu avant en 20 pouces soit l'Avon Speedmaster.

Le dernier que j'ai changé il y a peu avait coûté 150 € :

- chez **1001 pneus** l'offre alléchante d'environ 100 € se transforme en une unité à 250 € !!!
- chez **discount-pneus.com**, il est à 151 €
- chez **123 pneus**, il est à 163,59 €
- on en trouve aux environs de 161 € sur trois autres sites : **Pneu Guru**, **Mobilemech** et **Pneus.fr**

-  **Godet Motorcycles** : Restauration Motos Vincent. Construction Egli-Vincent-Godet et vente de nouveaux équipements de haute qualité, fabriqués par eux-mêmes, sur eBay : <https://www.ebay.fr/sch/godet.motorcycles/m.html?nkw=&armrs=1&ipg=&from.www.godet-motorcycles.fr> – Le Houlme, 76770 Malaunay.
-  **Alton France** : Alternateur, démarreurs pour moto anglaises – [www.alton-france.com](http://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](http://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 – [pontricol@gmail.com](mailto:pontricol@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](http://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](http://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](mailto:cyrille@pmx-racing.com), 02 32 42 12 27 – 27310 Bourg-Achard
-  **Only British Austria (Autriche)** : Nombreuses pièces Vincent [Home | BRITISH Only Austria Fahrzeughandel GmbH \(vintage-motorcycle.com\)](http://Home|BRITISH Only Austria Fahrzeughandel GmbH (vintage-motorcycle.com))



## Ont contribué à ce numéro :

Philippe Abonyi, Didier Camp, Mamy Green, Philippe Guijarro, Paul Hamon, Hervé Laur, Dominique Malcor, 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 !*