

LE LOUP-GARREAU

45

Électronique



Mé qué, mé qué, mais qu'est-ce que c'est ? Réponse page 2

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.



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 :

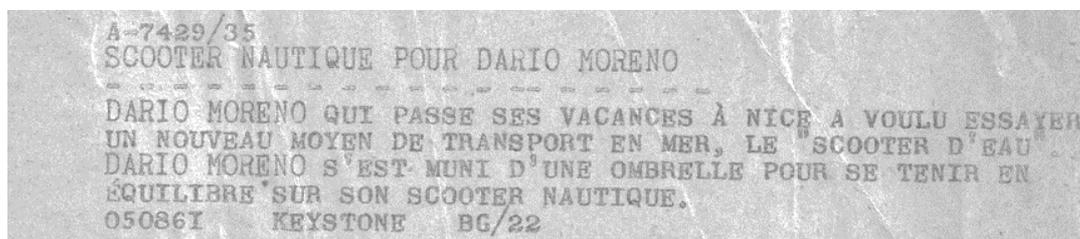
- ont accès au Loup-Garreau Électronique (LGE) ainsi qu'à de nombreuses informations techniques pour les aider à utiliser le plus souvent possible leur Vincent,
- peuvent visiter les pages qui leur sont réservées sur le site du Club : www.vincent-owners-club-france.com, régulièrement mis à jour,
- obtiennent 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 Président | 3 |
| L'évolution du cadre Featherbed (Chapitre 2) | 4 |
| Les Merveilles de la Bourgogne du Nord | 8 |
| Tribulations estivales d'un jeune Vincentiste | 11 |
| Week-End bricolage Vincent | 13 |
| Ça, c'est Champion ! | 14 |
| Championnat de France side-car ancien | 17 |
| Donnez-moi un levier... | 19 |
| Rallye Velocette – Vincent 2023 | 20 |
| Interview de Philip Vincent par Roy Harper | 24 |
| Du Face-Book au Fesse-Bouc | 27 |
| Motos Croisées | 27 |
| Manifestations à venir | 28 |
| Petites Annonces | 29 |
| Bonnes adresses | 30 |

Photo de couverture



Sur cette photo qui date de 1961, les amateurs de la marque Vincent auront reconnu un **Amanda Scooter**, dans son élément !

Dario Moreno nous démontre ainsi l'excellente stabilité de l'engin (améliorée par l'utilisation de l'ombrelle ?). Il semble en tous cas avoir trouvé la solution idéale pour lutter contre les canicules estivales.

On mesure l'avance qu'avait la marque Vincent avec ce Scooter nautique qui préfigure les nombreux jets ski que nous voyons proliférer aujourd'hui sur nos plages !

Texte et photo apportés par Georges

Le mot du Président

Chers amis sportifs,

De retour après le Tour du Massif Central à Vincent, il faut reprendre la vie « normale ».

Et ce n'est pas facile après tant de bons moments passés entre amis à sillonner sans doute l'une des plus belles régions de France. Chaque jour offrait un paysage complètement différent, c'est très étonnant. Et même si je connais bien cette région, la (re-)découvrir avec des parcours organisés par des locaux, c'est tout autre chose !

Profitions de ces bons moments pendant que nous le pouvons physiquement et que la législation ne vienne pas contrecarrer l'utilisation de nos machines, une éventualité à ne pas ignorer.

Parce que s'il fallait le faire avec une moto moderne, ce serait bien ennuyeux...

Encore mille mercis à Pierre, Lord Dominique, Didier, Philippe et Jacques pour cette organisation parfaite !

Un club moto c'est fait pour rouler et certains l'ont bien compris !

Rendez-vous à l'année prochaine où déjà deux semaines sont en gestation, l'une dans le Jura, l'autre dans le Sud, formules "en marguerite" semble-t-il. Mon petit doigt me dit qu'en 2025 aussi, il y a déjà des prévisions.

Vous en saurez plus dans les prochains Loup-Garreau !

Attention : places limitées pour garder la convivialité

Dany

Info de dernière minute

Le film "*Speed is expensive* » retraçant l'engagement de Philip VINCENT dans sa volonté de créer une marque moto hors du commun est maintenant disponible en DVD, par exemple sur Amazon ou eBay au prix de 17 € environ.



Lord Dominique a participé au tournage, lors de prises de vue à Montlhéry.

On peut aussi le lire en streaming pour les spécialistes de la chose.

Le DVD possède l'avantage d'être accompagné d'un livret de 24 pages et d'un bonus d'une heure.

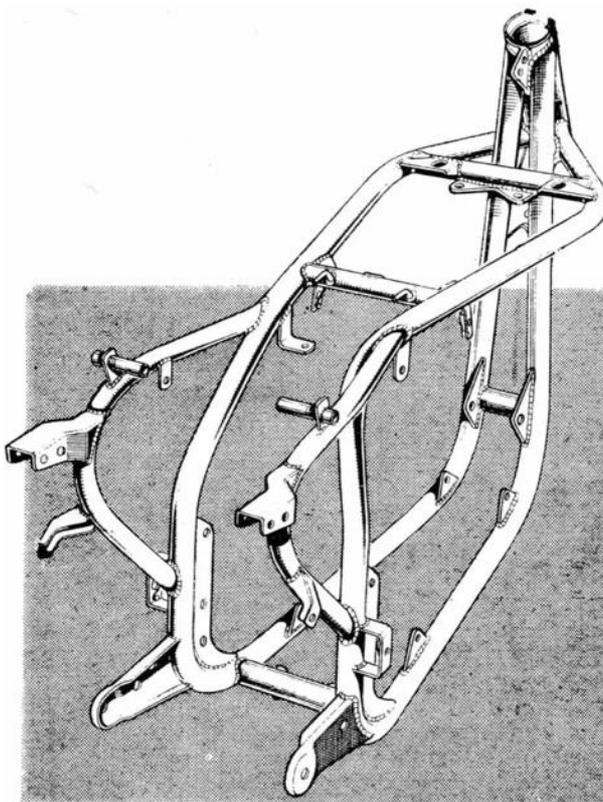
Attention : commentaires en anglais.

Plus d'info sur speedisexpensive.com

L'évolution du cadre Featherbed (Chapitre 2)

Par Lord Dominique

En 1960, on cinte les tubes supérieurs au niveau de l'arrière du réservoir pour créer le « *slimline* » (élancé ?) qui équipait les Norton à moteur bicylindre vertical jusqu'en 1970.



Cadre Norton « Featherbed Slimline »



Le nom de « Featherbed » (lit de plumes) serait arrivé par hasard

Le coureur de l'Île de Man Harold Daniell avait testé le cadre « *gardengate* » puis le cadre *McCandless* et avait dit que c'était comme rouler sur un lit de plume, en mentionnant de façon très élogieuse le second cadre, ce nom lui est indissociable depuis 73 ans.

Note : dans ces éloges, pour être honnête, on a oublié aussi l'aide non négligeable qu'apporta la fourche « *Roadholder* » de Norton.

Dave Degens de Dresda (vainqueur en 1965 et 1970 des 24 h de Montjuïc à Barcelone) fabriquait aussi des cadres et l'usine Triumph acceptait de fournir moteurs et pièces.



1965, les 24 heures de Barcelone, Dave DEGENS est à gauche

Dresda, donc Dave Degens est l'auteur du plus fameux « bitza » de l'époque, les moteurs Triumph à cadre Norton « *Featherbed* » (ou réciproquement le Norton à...), qu'il nommera **Triton**... Il reprendra le flambeau après l'abandon de ce cadre par Norton avec l'arrivée de la Commando.

Il sera le premier à les commercialiser clefs en mains dès 1961 et apportera ses modifications au cadre Norton « *Featherbed* », sous le nom de *Dresda Motorcycles*

C'est ainsi que nous saluons au passage nos amis du club Triton, dont certains d'entre nous font aussi partie. Bien entendu en parallèle on trouva aussi des « bidouilles » personnelles fabriquées dans le garage au fond du jardin. C'est souvent le cas de nos Norvin, si le propriétaire dispose d'un cadre et d'un moteur.



La 750 Dresda (Triton) à Montjuïc au 24 heures de Barcelone, remarquez le K81 dont il fit l'éloge

Il faut se remettre dans l'époque des années 60 un peu Rock & Roll, où extrêmement souvent les motos étaient personnalisées par leurs propriétaires et se devaient de se rapprocher de l'aspect d'une moto de course ou de sport, parfois pour des courses clandestines.

Les motos anglaises étaient de très bonnes bases, faciles à « bidouiller ».

C'est d'ailleurs une des raisons de la naissance de la Norvin qui avait l'apparence du « *Cafe racer* » ultime comparée à la Vincent que nous connaissons, pas moins performante mais à la silhouette cadrant davantage au touriste bon père de famille, un peu vieillot.

Le mouvement commence à la fin des années 50 avec les « *ton-up boys* », les « *Cafe Racers* », la musique rock et certains films.



Magnifiques spécimen de « *Rockers* » ou « *Leather boys* »

Au départ le terme de « *Cafe Racer ultime* » était donné au Triton et Dave Degens sut en profiter en faisant le parallèle avec les motos de 1965 et 1970 qui avait remporté de beaux succès en course d'endurance.

Il profite aussi de de la décision d'arrêter la fabrication des Norton Manx en 1962.

Seules 42 Manx sortiront de chez Norton (AMC) de 1962 à 1963.

Puis, ce sera Colin Seeley qui rachète les pièces restantes et du matériel de production.

Ensuite John Tickle rachète le tout à Seeley (il produira les T 5 Manx et T 3 Manx, des 500 et des 350), puis il revend ses droits et les pièces et matériels vers la fin des années 70.

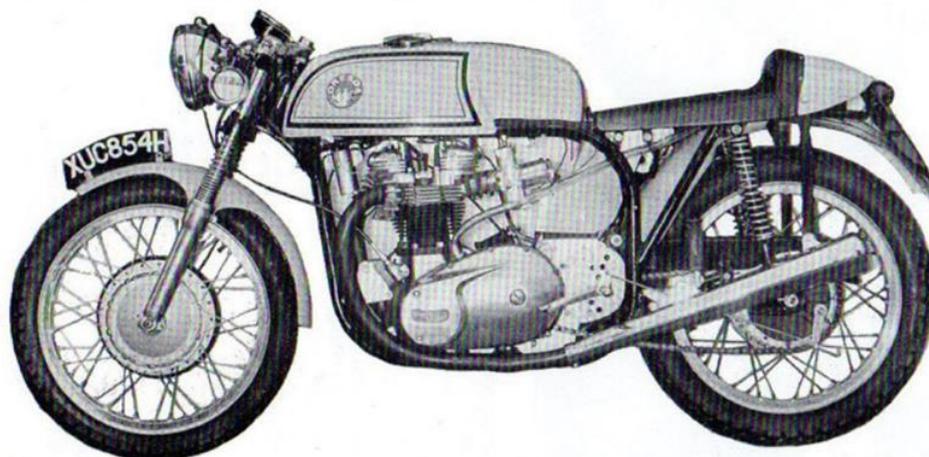
Ensuite *Unity Equipe* rachètera le stock etc. et produit des Triton « *Cafe Racer* » complets. Molnar a racheté des outils d'origine, les droits et le stock à *Unity Equipe* et possède les droits pour la « marque » Manx, donc les Norton Manx sont de nouveau en production.

Donc Dresda fabrique, dans le Sud du pays, des Triton 'clefs en mains' et une foule d'accessoires et de pièces typiques des Triton de route, ou destinées à la piste, pour le passionné désireux de personnaliser son « Bitza ».

Cela donnera des idées aux autres, mais on ne peut pas faire le même parallèle pour un Norvin qui est une pièce de fabrication plus confidentielle.

Ci-dessous, vous pouvez voir la publicité de Dresda pour une fabrication personnalisée et clefs en mains, ce que fait Godet Motorcycles sur les Egli Godet.

Not a mass-produced machine, but individually hand-made to your specification, combining the proven road holding of the Norton featherbed frame with the high performance and reliability of the Triumph twin cylinder engine.
TRULY THE BEST OF BOTH WORLDS – AND AT PRICES TO SUIT YOUR POCKET.



STANDARD SPORTS TRITON

Featherbed frame
Fibre-glass mudguards
Steel rims (chrome)
Swept back exhaust pipes, meggas
Fibre-glass central oil tank/battery carrier
Fibre-glass petrol tank
Single or dual seat

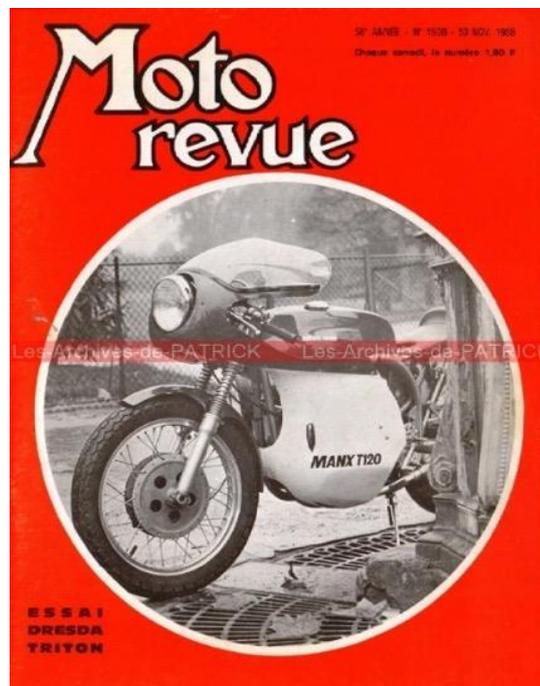
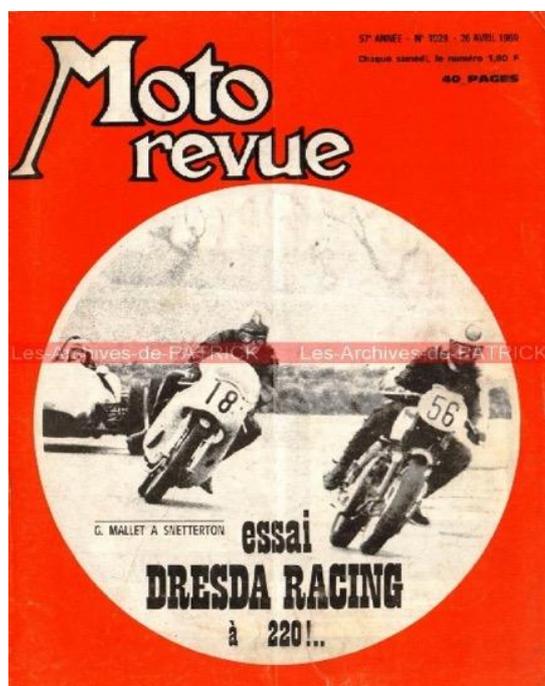
Chrome headlight
Clip ons
Headlamp brackets
Norton Brake
32mm concentrics.

EXTRAS AVAILABLE

Dresda light-weight frame kit
Alloy rims
Rev counter
Twin leading shoe front brake
J.C. brake
Tuned engine to any specification
i.e. large conversion

Close ratio gears
Five speed box
Alloy top yoke
Manx springs
Seat/No plate
Large capacity petrol tank

En 1968 et 1969 Moto Revue essaie deux Dresda, dont la « racing » à 220 km/h en 1969 :



L'intérêt pour le Triton et autres Dresda perdurera jusque dans les années 70, mais subira aussi la vague nipponne qui finira par avoir raison de lui.

Suite et fin avec les Norvin au prochain numéro !

En Replay, sur VOC France TV, l'émission **ROOTS & WINGS** du 24 juin 2023 : **Les Merveilles de la Bourgogne du Nord**

www.vocfrancetv@bourgognenord.com

Par Rachel

Cette émission a été sponsorisée par la fromagerie Berthaud d'Époisses et consacrée au patrimoine, à l'histoire et à la connaissance. Elle conjugue curiosités et ouverture sur le monde régional hors Paris métropole.

Carole Gaessler étant souffrante, 15 VOFC « riders » passionnés, professionnels de la moto-culture, vous emmènent découvrir les Merveilles de la Bourgogne du Nord via des séquences époustouflantes.



Pour celles/ceux qui ne sont pas abonnés à VOC France TV, ci-après l'intégral du programme :



Séquence cénobitisme :

Abbaye de Fontenay et Basilique de Vézelay où nos 15 aventuriers du VOFC ont retrouvé fort à propos dans une crypte secrète les reliques de Marie Madeleine lançant ainsi un pèlerinage qui devrait s'établir dans le temps.

Séquence gastronomie :

Bien manger et bien boire en Bourgogne du Nord sous la houlette des cheffes, chefs et œnologues du groupe.





Séquence patrimoine :

La princesse Maryse de Vix et son fameux vase et aussi le Château de Vauban sans oublier l'Atelier Chambrier et ses inestimables trésors.

Séquence plus beaux villages de VOC France :

- Époisses, son château et sa célèbre fromagerie,
- Noyers et ses sublimes glaces à la violette,
- Flavigny et ses illustres zanis.

Les intérimaires du jour posant pour le VOCF !

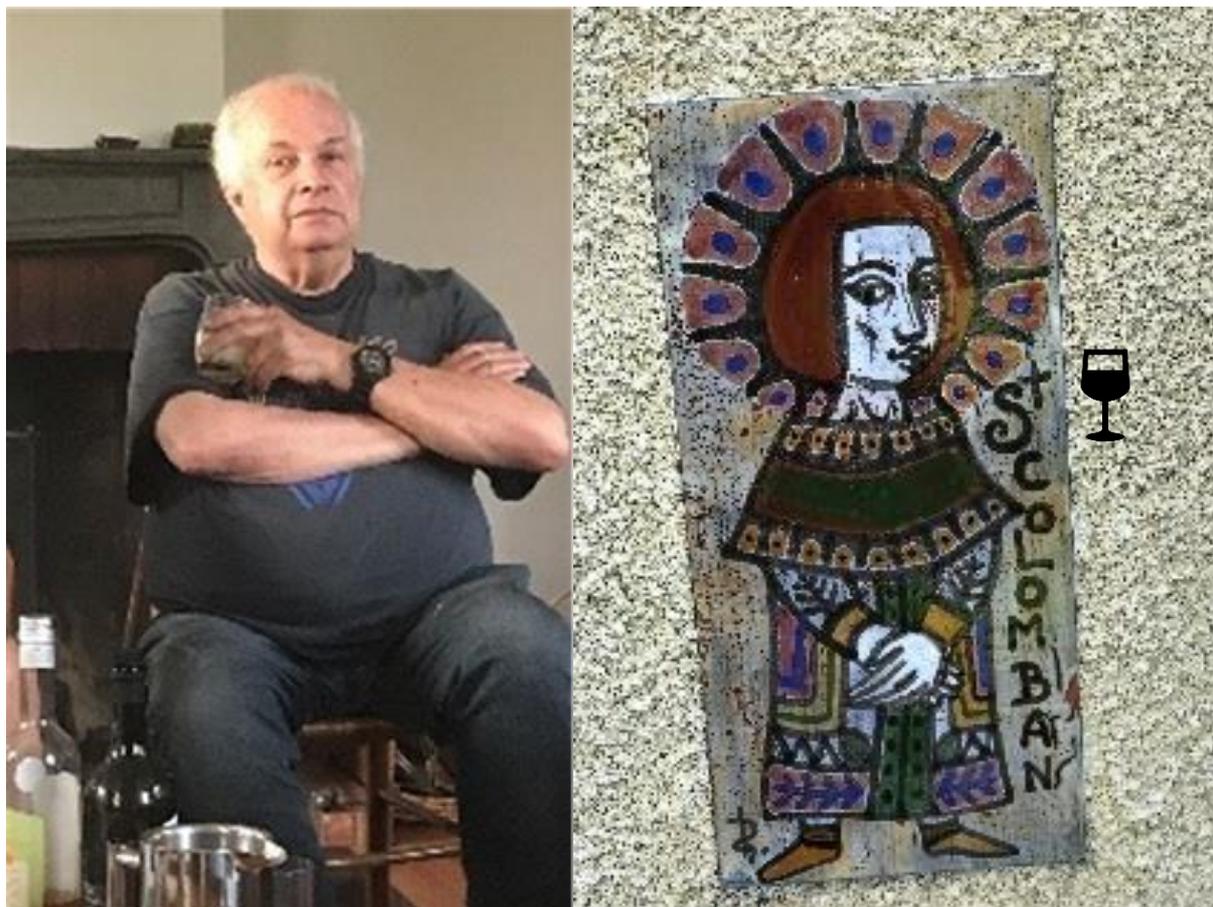
Vous remarquerez l'élégance des dames du groupe qui n'a d'égale que leur efficacité en toutes circonstances.



Séquence histoire et préhistoire :

Grottes d'Arcy-sur-Cure où l'homme a pris pied et Alésia où Vercingétorix l'a perdu.

Concernant Alésia, il paraît que Vercingétorix (et le Loup-Garreau vous apprend que son prénom était Philippus) aurait échappé de justesse à César grâce à sa Vincentus Cometus lui faisant dire qu'on ne l'y reprendrait plus !



Séquence Assurance-Vie des motocyclistes :

Saint Colomb(an) reconnu par le pape Benoît XVI comme étant le seul protecteur patenté des « Riders ».

EXCLUSIF Statuettes de voyage à vendre sur le site du VOC France www.vincent-owners-club-france.com

Entre Colomb(an) l'ancien et l'actuel = tout pareil : la sérénité, l'humilité et la buvitude

Bon visionnage ! Bises à toutes et tous... et à bientôt sur les routes du VOCF !

Les reporters : Didier, Mary, Philippe, Maryse, Georges, Catherine, Jean, Éliane, Jacques, Laurent, Guillaîne, Lord Dominique, Lady Brigitte, Dany, Rachel.

PROCHAINEMENT



Le second « ROOTS & WINGS », du VOC France TV a été enregistré dans le Massif Central en septembre. Ne loupez pas ce prochain rendez-vous...

Tribulations estivales d'un jeune Vincentiste (Suite et fin)

Par Denis Harquevaux

Je reprends donc la route après avoir remonté l'embrayage qui maintenant fonctionne à merveille.

Les Avenières, non loin de Grenoble, Avallon. Une jolie virée d'environ 280 km, tout se passe bien, avec ravitaillement en essence sans arrêter le moteur, cela devient habituel mais si ce n'est pas très sécuritaire.

S'en suit une série de petites étapes qui me mènent à Chesley à côté de Bar-sur-Aube, Châteauneuf-Val-De-Bargis dans la Nièvre, Chantenay-St-Imbert aussi dans la Nièvre. Petits parcours bien agréables dans la campagne française. Je me régale de ma machine qui rythme la route de ses poum poum bien sonores. Dans une épicerie, un automobiliste qui m'a suivi, m'apostrophe et s'étonne de la vaillance de ma machine, il reste béta qu'un engin si vieux puisse rouler de la sorte.

Chantenay-St-Imbert / Fournols, en Auvergne, 160 km, toujours par les petites départementales et cette fois, même les vicinales ont droit à la visite de ma Grey Flash. Étant perdu en pleine campagne, à un carrefour, une Royal Enfield 500 mono, moderne, s'arrête et me renseigne sur ma route, elle est stupéfaite de voir une consœur si vieille et si belle dans ces contrées reculées. J'arrive enfin à bon port.



Fournols / Tourbes, au sud de Pézenas, 210 km. Voulant toujours prendre les petites routes, l'itinéraire n'est pas facile à trouver. Tous les panneaux me dirigent vers l'autoroute A75. À Sévérac-d'Aveyron je cède devant la pression des pancartes. Je m'engouffre sur l'autoroute pour quelques kilomètres. Là, j'ai la possibilité de rouler plus vite, je pousse ma machine pour voir ce qu'elle a dans ses entrailles. Je totalise presque 5000 km, donc je pense que le rodage est suffisant pour cette petite échappée. 110, 115, 120 et même 130

(je suis un peu déçu, je pensais qu'elle pouvait faire mieux) sous les regards ahuris des motards sur leurs montures modernes. La Grey Flash fonce, vibre et tout d'un coup plus d'embrayage. Rapide réflexion, je viens de faire le plein, j'ai donc l'autonomie pour arriver à destination, en roulant tranquillement, l'autoroute est gratuite donc pas d'arrêt au péage je peux continuer ma route, seulement il y a le péage du pont de Millau si je m'y arrête comment repartir ? Je décide de descendre sur Millau et de tenter la traversée de la ville, pour reprendre l'autoroute après. Mais après avoir effectué les trois quarts du parcours, à un rond-point je laisse la priorité à une voiture et je cale. Là je constate la perte de la commande d'embrayage au niveau de la boîte. J'appelle chez Godet, François me fait rapidement un colis et le poste, c'était le vendredi 28 juillet, juste avant la fermeture pour les congés, quelle chance dans mon petit malheur !

Je trouve à proximité un garage moto que je conseille vivement, LP Moto, Laurent, le patron, très sympa, veut bien me garder la moto le temps de recevoir les pièces. Il ne veut rien pour la garde de ma machine aussi je lui apporterai une bonne bouteille de vin. Je continue ma route par le train jusqu'à destination où mon ami vient me récupérer.

Le mardi, je reçois les pièces et reviens en "BlaBlaCar" à Millau. La conductrice qui est aussi motarde me dépose devant le magasin qui est sur le point de fermer. Laurent me laisse les clés et part déjeuner. Le remontage se fait rapidement mais je suis obligé d'attendre Laurent pour lui remettre les clés. Je repars pour Velleron dans le Vaucluse, 250 km. Tout heureux de reprendre la route sur ma belle machine. Je roule tranquillement sur l'asphalte et j'arrive sans soucis.

Le lendemain dernière étape pour rejoindre ma maison. Velleron / Saint-Jeannet, 250 km avec une belle traversée du Var, je suis chez moi heureux de mon parcours, malgré les petits désagréments.

Quelques jours plus tard, après une bonne révision, je l'enfourche à nouveau pour l'Italie. Ho, pas bien loin 200 km par le col de La Lombarde, 2350 m. Remontée de la vallée du Var avec une chaleur suffocante, par endroit 40°C, la montée au col virages après virages s'effectue tranquillement, la descente aussi. Je bénéficie d'un air plus frais qui me fait du bien, ainsi qu'au moteur. À Cuneo mon embrayage, encore lui, fait des siennes, cela ressemble beaucoup à la première panne en allant au rallye de Villers-le-Lac (sans lac). Je suis à une cinquantaine de kilomètres de mon but. Je réussis, après moult péripéties à rejoindre mes amis à Ceva. Le lendemain, le démontage confirme ma pensée, l'écrou qui maintient la cloche d'embrayage est desserré, mais là je ne suis plus tout seul pour le remontage, deux mains amies m'aident à serrer correctement le satané écrou avec un bon nettoyage avant et renfort d'un frein filet « forte » en italien. J'en profite pour une inspection générale.

Sur le retour, par la même route qu'à l'aller, après une trentaine de kilomètres, les vitesses commencent à être dures à passer. Je m'arrête et constate qu'il manque de l'huile dans la boîte, c'est vrai que j'avais oublié de vérifier. Je vous assure qu'il n'est pas facile, sur le bord de la route, de refaire le niveau d'huile sur une boîte Albion. Une bouteille plastique abandonnée me donne la possibilité, en la découpant, de faire un bec verseur bien venu. Les motards Italiens, soit m'ignorent, soit me font un petit signe timide mais ne s'arrêtent pas. Je redémarre et la boîte fonctionne bien, c'est mieux surtout pour affronter le col. Je ne m'y arrête pas et plonge vers Isola accompagné d'un beau soleil. Durant ce court parcours beaucoup de motos, les motards me font des signes de sympathie quand ils tournent la tête, intrigués par le bruit de ma Vincent. De nouveau retour à la case départ.



Depuis j'ai fait une belle balade dans l'arrière-pays niçois de 200 km et demain j'en refais une autre un peu plus longue, 250 km.

J'ai pris une décision, j'avais prévu de dégonfler la Grey Flash mais je ne vais pas le faire je vais la garder telle qu'elle pour des rassemblements ou événements, petites virées d'un week-end. Je vais remettre en état ma Comet qui sera plus adaptée pour le tourisme.

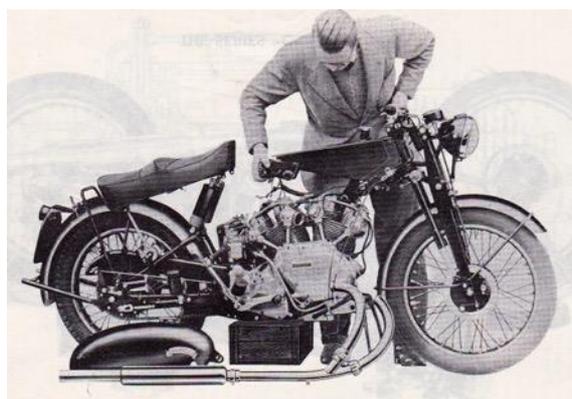
MAIS QUEL PLAISIR DE ROULER À Vincent !!!!

Note de Dany : voilà un motard qui n'est pas effrayé par un petit manque de mise au point pour voyager : la classe !

Week-End bricolage Vincent

Par Yvon

Note de Dany : avec quelques membres que je remercie chaleureusement, nous avons décidé d'organiser des journées bricolage pour ceux qui ne se sentent pas à l'aise avec des opérations de base, afin de leur permettre d'être autonome pour entretenir leur(s) machine(s). Finalement, l'expérience montre que les pannes sont rares et très faciles à gérer sur nos machines pour peu que l'on sache s'y prendre. Ces séances auront lieu de préférence en période hivernale. C'est bien entendu gratuit. Seul le logement et éventuellement les repas sont à la charge des "participants" selon les possibilités locales.



2^{ème} Week-end bricolage VINCENT : 17/18 février 2024

Au programme : Embrayage Vincent et transmission primaire. Selon le temps disponible, l'entretien courant sera abordé.

Il sera possible de travailler sur 2 motos à la fois car nous utiliserons les locaux de Moto Adventure.

Lieu : Orange (84). Couchage à la maison (10 pers. max. au centre-ville d'Orange) ou autre : plusieurs places dispos pour camping-car ou tentes (WC et douche à disposition). Gratuit.

14 personnes maxi. Arrivée prévue le vendredi soir (repas en commun) et séparation dimanche après le repas de midi.



Cathy organisera des visites pour les dames dans la belle ville d'Orange, sauf pour celles qui voudraient 'mécaniquer' bien sûr !

Organisateurs : Yvon et Cathy.
Contact : yvon@motoadventure.fr
ou 06 13 61 90 90

Note de Dany : au nom du club, je remercie Yvon et Cathy pour leur belle initiative, tout-à-fait dans l'esprit "club".

Ça, c'est Champion !

Par Hervé Blondeau

Au mois de juin 1970, la revue Champion éditait un article sur la 1000 Egli Vincent. Un ami d'Hervé a mis la main sur cette revue et sur cet écrit qui fleure magnifiquement l'esprit de l'époque comme vous allez pouvoir le constater.



Je vous parle d'un temps que les moins de 70 ans ne peuvent pas connaître...

Oui, nous voici revenus à une époque où les mythes côtoyaient les légendes, faisant ainsi le lit de tous les articles erronés que nous avons pu lire depuis :

Notez bien : « La 1000 Vincent est (...) déjà une vintage, presque une machine de légende... » et « Ceux qui ont tenté l'exploit (des 200 km/h) ne sont plus là pour le raconter ».

Sur la deuxième colonne, vous apprenez que les Vincent sont nées à une époque où les grosses cylindrées connaissent un succès jusqu'alors inégalé... certes, mais la 1^{ère} H.R.D. était une 350... et vous découvrez que Philip Vincent et Howard Raymond Davies s'étaient associés... bref.

Il nous faut réaliser que dans ces années, les **amateurs Français (qui ne parlaient pratiquement pas anglais) n'avaient que ce type d'informations à se mettre sous les yeux et entretenaient fascinés l'image de la « Veuve noire » (surnom souvent donné à la Shadow et par extension aux Vincent en général).**

La 1000 Vincent est une moto à part, déjà un vintage, presque une machine de légende... On disait d'elle que personne n'avait osé la tirer à fond (en 1955 la vitesse de pointe de la 1000 Vincent était donnée pour plus de 200 km/h !...) Ceux qui ont tenté l'exploit ne sont plus là pour nous le raconter... On disait aussi que les possesseurs de Vincent étaient comme envoûtés par leur machine... Aussi vous comprendrez que c'est avec un respect et un recueillement quasi religieux que je me suis rendu en Suisse chez Fritz Egli pour me voir confier ce monstre sacré passablement modifié.

Les H.R.D. Vincent naquirent en Angleterre entre les deux guerres à une époque où la grosse moto connaissait un succès jusqu'alors inégalé. H. R. Davis construisit en 1924 une petite série de motos sportives animées par des moteurs 350, 500 et 600 J.A.P. En 1929, Philip Vincent s'associe à Davis pour créer la firme H.R.D. Vincent. Jusqu'en 1935, les motos H.R.D. Vincent étaient équipées de moteurs J.A.P., Blackburn, Villiers, Python, mais à partir de 1935 la firme construit son premier moteur, un 500 mono culbuté. Vers la fin des années 30, l'ingénieur Phil Irving dessine le fameux 1000cc V twin culbuté et c'est ce moteur à peu de transformations près, qui équipe la machine que nous avons essayée. En 1956, l'usine H.R.D. Vincent ferme ses portes. Les derniers modèles Vincent se nommaient alors la Black Knight (moto entièrement carénée), la célèbre Black Shadow et la surpuissante Black Lightning, une version course de la précédente. Toutes ces motos étaient bien entendu mues par le 1000 V twin qui développait 56 CV sur le Black Shadow et 70 CV sur la Black Lightning.

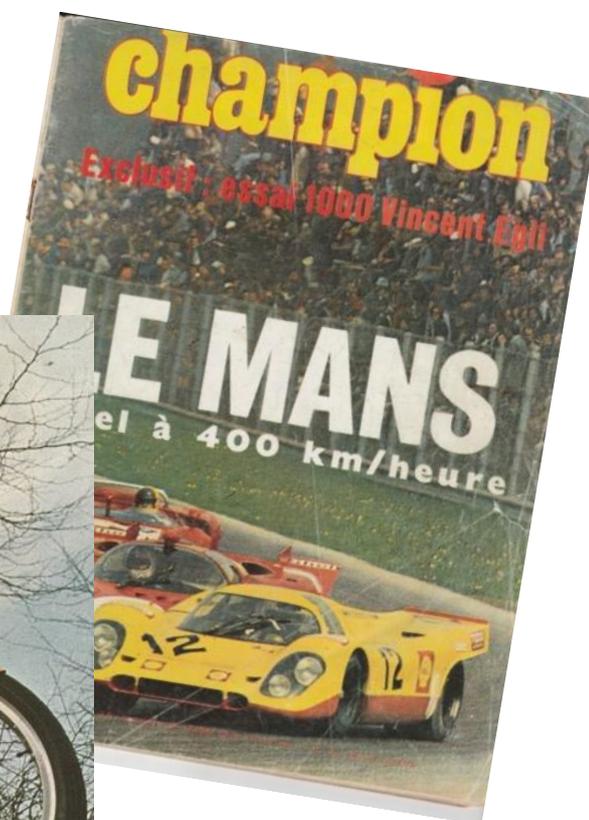
L'article revient ensuite sur le moteur Vincent et le décrit comme « un joyau de mécanique ». En revanche, la seule particularité de ce moteur, évoquée dans l'article, est la disposition de la distribution, les basculeurs attaquant en-dessous des ressorts de soupape. La raison de cette disposition n'est pas précisée, c'est dommage mais, visiblement l'auteur de l'article est plus pilote que mécanicien, ce qui lui donnera la possibilité d'expliquer de façon très fantaisiste l'embrayage d'origine (« abandonné par Fritz Egli au profit d'un Norton ») : « L'embrayage (...) double avait la particularité de travailler en deux temps, un pour les basses vitesses et un autre pour les grandes vitesses... », ou la masse de la Vincent : « D'origine, une Black Shadow pesait 320 kg... » (sic)

Le démarrage des moteurs Vincent n'a jamais été une chose aisée, il faut savoir jongler avec le décompresseur, l'avance à main, la compression, le dosage des gaz... Toute une science qui s'acquiert avec le temps mais dont on a perdu la culture depuis la venue des mécaniques d'Extrême Orient. Une fois en route le

Des fois, je me demande si ce genre de remarques (notez l'avance manuelle) n'est pas à l'origine de l'appréhension de certains membres « dits débutants » aujourd'hui !

Mais, au positif, une fois encore, l'auteur de l'article nous fait partager la fascination qu'il éprouve pour cette merveilleuse machine et, pour avoir lu l'article à sa parution, je vous garantis que cette fascination est contagieuse !

Un grand merci à Hervé pour cette passionnante redécouverte !



Championnat de France side-car ancien

Team Laur-Ferrieu, Saison 2023

Mamy Green laissera la parole à Hervé, avec qui les échanges ont été nombreux, via Instagram, SMS, etc...

Bonjour à tous, vous, qui nous suivez, à travers ces pages, ou du bord de la piste.

Les 8, 9 et 10 Septembre Pau-Arnos nous attendait. Nous aimons moyennement ce circuit. C'est un très beau circuit, mais, très physique pour le passager. Nos derniers succès à Carole et Croix en Ternois, étaient de gros encouragements, et nous pensions y aller, « le couteau entre les dents ».

(Note de Mamy Green : Les « vacances » et quelques désagréments en ont décidé autrement. Sportifs dans l'âme, nos sidecaristes n'hésitent pas à crapahuter dans les Pyrénées pour garder la forme. Week-end du 15 août, une vache en estive, mal inspirée, ne manqua pas de les « charger » (et les bergers vous diront que l'ours est dangereux !). Hervé, douloureusement blessé à la jambe, se retrouva handicapé et en arrêt. Aller à Pau se décida au dernier moment, en ayant bien à l'esprit que ce serait difficile.)



Essais libres du vendredi. Nous ne faisons que 6 tours. Le side-car va bien. La nouvelle pompe à essence à résolu le problème de déjaugage dans les gauches, ça c'est positif.

Mais le circuit est dur. Les réglages châssis vont bien, il faut bien tenir la corde. Nous écourtons ces essais car j'ai bougé le carburateur du cylindre avant avec le bras et l'essence me jaillissait dessus. Ma jambe ne m'a pas fait mal, et semble tenir.

Essai chronos, on a fait 6 tours et décroché le 3^{ème} temps. Le side-car va bien, mais le circuit est dur pour nous.

Samedi, la première course du week-end est terminée. Ce fut très dur à cause de la chaleur, mais aussi parce que depuis 3 semaines je n'ai rien fait à cause de la blessure au tibia. On a pu conserver notre 3^{ème} place, c'est l'essentiel. Un petit problème à régler sur le side-car, la poignée des gaz reste accélérée de temps en temps, à cause de la chaleur ! Du travail pour ce soir.

Dimanche, deuxième course en début d'après-midi. Encore une fois une course difficile physiquement, mais nous avons tenu un rythme régulier, encore une 3^{ème} place.



En revanche pas de repos entre cette 2^{ème} course et la 3^{ème} course de fin d'après-midi. Un support de genouillère ayant cassé, il a fallu le manchonner et le ressouder, nous étions prêts 5 min avant de nous rendre en pré-grille !! Ouf !

Comme pour les 2 autres, on finit à la 3^{ème} place, après une course assez difficile physiquement.

Nous avons maintenu un rythme régulier tout le week-end. Les deux BMW de devant étaient intouchables et nous manquions de combativité pour aller les chercher.

Une 3^{ème} marche sur le podium, au bilan de ce chaud week-end Palois.

À quelques jours de l'épreuve nous avons décidé de déclarer forfait tellement j'étais affaibli, donc c'est du bonus d'avoir participé et marqué des points.

Par contre, il y a du travail à l'atelier pour les 4 semaines qui viennent, avant Val de Vienne le 6-8 Octobre.

- La fixation de la genouillère gauche cassée à cause des gros appuis, à refaire et à renforcer, et un peu de résine sur le carénage...

- La transmission primaire complète, les poulies sont usées, et les courroies s'usent très vite, un nouveau « kit racing » va être essayé.

- Enfin la poignée des gaz à revoir, les ressorts trop souples des carburateurs à remplacer (un détail !) pour éviter de se faire peur aux freinages...

Et surtout reprendre des forces !! il reste un mois, "ça va le faire" !



T

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

Photos : Marie Laure Ferrieu et le Web.



- **6 au 8 Octobre Circuit Val de Vienne- Le Vigeant**

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

Donnez-moi un levier...

Par Dany

Lors du dernier tour du Massif central, une des motos ne débrayait pas à fond, finalement pour cause de levier d'embrayage mal approprié.

Sur cette image on voit que l'écartement entre la vis de pivot et la boule de câble est de 25,55 mm. À la vue de la mesure pas facile à faire sur ces entraxes, il semble que la valeur réelle soit même sans doute inférieure à celle mesurée et très probablement de 25,4 mm soit 1" (" = pouce).

En anglais cela s'appelle le "*pivot*"



Pour ces leviers de type Doherty, il existe différentes tailles de pivot, aussi bien pour l'embrayage que pour les freins.

Grosso-modo, le pivot est d'autant plus grand que la moto est grosse car un pivot de plus grande taille apporte des avantages :

- plus grand débattement (ou course),
- un effort moindre,
- plus de force.

Cela est rendu nécessaire sur des motos avec des embrayages plus durs (plus de disques) ou ressorts tarés plus fort pour passer la puissance.

Cette évolution est apparue au cours du temps avec l'évolution des cylindrées, Pour quelles raisons les "petits" leviers sont-ils restés ?

Voici ce que l'on trouve comme "*pivot*" :

7/8" (22 mm),

1" (25,4 mm),

1" 1/16 (27 mm),

1" 1/8 (28,6 mm). C'est le mieux adapté aux Vincent (**photo à droite**).

En cas de remplacement par un modèle plus grand, Il ne faut pas prendre juste le levier mais l'ensemble, avec le point fixe (cocotte), car sinon cela ne tombe plus en face pour le passage de câble.

À noter aussi que les ensembles sont fournis avec des cocottes pour guidon en 7/8" ou 1".

Si le guidon est standard, c'est du 7/8" qui convient pour une Vincent.

On peut les trouver par exemple chez :

<https://www.classicbikepartscheshire.com/controls-c77/clutch-brake-levers-c123/doherty-m24>, très bonne qualité

ou chez :

<https://www.feked.com/control-parts/handlebar-levers/brake-and-clutch-1/page-3/>



Ce qui est valable pour le levier d'embrayage l'est pour celui des freins...

Rallye Velocette – Vincent 2023

Par Jean

Le premier week-end de septembre avait lieu la dernière édition du rallye Velocette-Vincent au château de Tourville-sur-Pont-Audemer.

Narrer ce genre d'évènement est assez illusoire, c'est pourquoi je vous proposerai de simplement en partager quelques images avec vous.

La plaque rallye ou l'objet commémoratif indispensable



Celle de 2022 proposait deux Velocette dont une « déguisée » en Vincent. Cette année, Michel Noé, l'artiste a fait mieux !



Vue du château...

mais rassurez-vous, personne ne dormait dans la chambre royale ! Le site est celui d'un lycée agricole et les participants avaient droit aux dortoirs...

L'alignement des machines devant l'escalier d'honneur

Notez la profusion de Velocette en particulier et d'Anglaises en général.





Les premiers arrivent sur la grille du départ de la balade

Le soleil promis. La météo a fait place à une pluie incessante depuis la veille. La balade partait à 10 heures, le soleil réapparut à 10 heures... et ne nous quitta pas de la journée : ça, c'est de l'organisation qui mérite des félicitations !

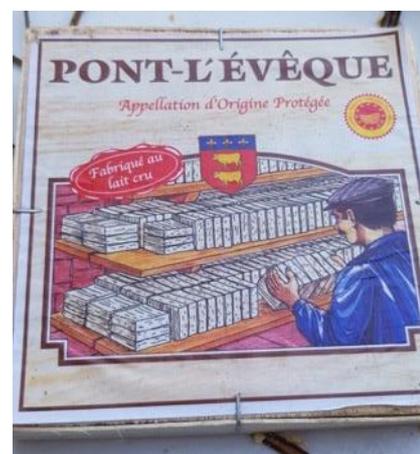
On est en Normandie ou on ne l'est pas...
Vous retrouvez ici nos vaillants motocyclistes à la dégustation qui couronnait la visite de la distillerie du Père Magloire...



Que disais-je au fait ?
 Ah oui, on est en Normandie ou on ne l'est pas...

Nous passerons sur la dégustation de cidre local et sur le cochon grillé...

... c'était aussi un rallye gastronomique ...





La magnifique machine d'Éric Lechat.

En règle générale, je ne suis pas un incondicional des machines redessinées mais celle-ci est très belle, conçue pour rouler et, en ces temps de retour systématique au pseudo « État Salon », un peu de déviationnisme ne nous déplaira pas !

Ci-dessous : Ces dames savent faire parler la poudre !



Philippe, sa B et Éric

La présence des Vincent fut plus faible cette année qu'en 2022 mais elle fut.

On pouvait également noter la présence de deux Egliciste (dont celui qui a acheté la magnifique « Fritz Pier replica », œuvre de Jean Louis Petit.)

Un grand bravo et merci à Hervé Sévenier, le maître de ballet, et à son équipe !

**Attention : le règlement de 25 € doit parvenir avant le 31/12/2023. Au-delà c'est 35 €.
Le mot de passe 'site', et donc celui du Loup-Garreau, change au 1^{er} janvier.
=> sans adhésion 2024 ces parties ne seront plus accessibles.**



VINCENT HRD OWNERS' CLUB - SECTION FRANCE

Formulaire d'adhésion (ou renouvellement) 2024

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

| |
|---|
| <p>1. Données personnelles (n° d'adhérent :) — Date : / /</p> <p>NOM :</p> <p>Prénom :</p> <p>Es-tu adhérent au VOC International ? <input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON</p> |
| <p>2. Données personnelles réservées au fonctionnement de l'Association (à ne remplir que si changées ou non encore divulguées)</p> <p>Adresse postale :</p> <p>complément d'adresse :</p> <p>code postal : ville : pays :</p> <p>tél. mobile : tél. fixe :</p> <p>date naissance: courriel :</p> <p>Moto(s) (facultatif) :</p> |
| <p>3. Pour la « Liste des membres », accessible aux adhérents, avec un mot de passe, dans la rubrique « ADHÉRENTS » du site www.vincent-owners-club-france.com, seuls département, nom, prénom, téléphone mobile ou fixe, courriel paraissent.</p> <p><input type="checkbox"/> À cocher si tu ne désires pas paraître dans la « Liste des membres »</p> |
| <p>4. Adhésion 2024 (du 01/01 au 31/12)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center;"> <p>À régler <input type="checkbox"/> 25€ avant le 31/12/2023 <input type="checkbox"/> 35€ après</p> <p>La date du courrier postal (ou du virement) fait foi pour la somme à payer</p> <p><input type="checkbox"/> Nouvel adhérent : 25€ quel que soit le moment de l'année</p> </div> <p>Veuillez renvoyer cette fiche complétée, au choix :</p> <p><input type="checkbox"/> par poste, avec ton règlement par chèque bancaire au nom de VOCF, à : C. Remillieux-Rast, 23 rue de Venise, 78740 Vaux-sur-Seine (France)</p> <p><input type="checkbox"/> par courriel à vocfbureau@gmail.com, avec ton récépissé de règlement par virement bancaire sur le compte 'ASSOCIATION VOCF' à la BNP de Meulan (78) IBAN : FR76 3000 4002 6000 0100 2794 667 BIC (Bank Identification Code) : BNPAFRPPMNT</p> <p><input type="checkbox"/> par courriel à vocfbureau@gmail.com, avec ton récépissé de règlement par PayPal sur le compte 'VOCF' avec le type de paiement : "pour vos proches"</p> |

Interview de Philip Vincent par Roy Harper

Traduction Dany

Ndt : cette interview est parue dans MPH en janvier 1973 soit presque 20 ans après l'arrêt de la production des motos par l'usine.

On dispose de photos, souvent de PCV (Philip Conrad Vincent) lui-même car sa grande passion en dehors de la moto, était la photo ou les films amateur que ses moyens lui permettaient de pratiquer à cette époque.



Où et quand êtes-vous né ?

Je suis né à Wilbraham Gardens à Fulham (Ndt : Angleterre) en 1908. Je n'ai pas d'adresse plus précise, nous n'étions là que quelques mois.

Où avez-vous vécu après cela ?

Nous sommes retournés en Argentine. Mon père travaillait là et ma maman avait l'habitude de venir en Angleterre pour la naissance de ses enfants, c'était plutôt une bonne idée !

Où avez-vous été scolarisé ?

Je suis allé à l'école anglaise St George dans l'une des banlieues de Buenos Aires, puis dans notre village à l'école publique.

Vos parents étaient-ils anglais ?

Oh oui ! Mon père est venu ici car il était aussi versé dans l'élevage du bétail que je l'étais dans la conception des motos. C'était pour lui, la seule chance qu'il voyait pour son avenir. Aussi il est venu s'installer en Argentine et s'est spécialisé dans l'élevage de haute qualité. Après avoir dépassé un revenu à 6 chiffres (Ndt : en Livres Sterling !), il était toujours très fier de dire qu'en 1885, il était arrivé sans un penny en poche.

Combien de temps êtes-vous resté en Argentine ?

Jusqu'en 1919.

Ainsi vous avez fini votre éducation primaire avant de venir à Cambridge ?

Oui.

Qu'avez-vous étudié à Cambridge ?

La mécanique.

Avez-vous alors décidé que vous deviendriez alors constructeur de motos ou aviez-vous d'autres intentions ?

Je n'avais aucun lien avec la moto dans ma jeunesse. Notre ferme était située à 450 km dans l'intérieur des terres et le plus proche des villages en dehors de quelques fermes isolées ne comptait guère qu'un millier d'habitants dans lequel il y avait une moto. Cette moto appartenait à un garage. C'est la seule moto que je n'ai jamais vue dans ma jeunesse.

Et comment avez-vous attrapé le virus ?

Les autres garçons à l'école en Angleterre ne parlaient que de motos et ont fini par m'y intéresser puis je suis arrivé au stade où il m'en fallait une !

Vous étiez alors un grand admirateur de Howard Raymond Davies ? (Ndt : une célébrité à l'époque)

Oh oui !

Avez-vous eu l'occasion de le voir courir ?

Non, je n'ai jamais eu cette chance bien que j'aie beaucoup entendu et lu à propos de lui.

La compagnie HRD était-elle votre première entreprise après Cambridge ?

Oui, c'est le cas.

Vous avez dû être très fier d'être le propriétaire de ces fameuses initiales ?

Oui, je pensais que démarrer avec une compagnie complètement inconnue était un bien plus grand risque. Aussi démarrer avec un nom connu et réputé était plus logique. Une offre de vente est arrivée avec un prix très bas, aussi nous l'avons acheté (Ndt : grâce aux finances de Vincent père).

C'était en 1928 ?

Exact.

Alors est arrivé le salon d'Olympia (Ndt : Olympia Courts : LE salon anglais des nouveautés de cette époque) où vous aviez quoi ? 5 modèles en exposition ?

Oui, je crois que nous avions 5 modèles. 4 stands sur 2 étages avec 5 modèles.

Ces modèles ont-ils été bien accueillis ? Combien avez-vous eu de commandes ?

Absolument aucune !

Cela a dû être extrêmement décourageant pour vous ?

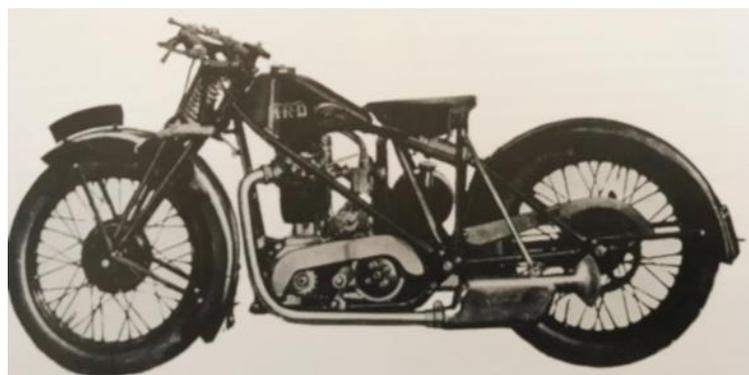
Oui, nous sommes rentrés sans une seule commande même disons...de solidarité. L'année qui a suivi nous n'avons vendu que 26 motos soit une moyenne de 2 par mois environ.

Quel modèle était le plus populaire ?

Il n'y en avait pas !



PCV, dans une attitude très déterminée, est à la gauche du professeur (à Harrods)



La photo est de mauvaise qualité. Modèle 1928. La profusion de tubes implique un petit réservoir de carburant.

Le réservoir d'huile cylindrique est sous la selle. Le tout n'est guère attractif visuellement et la suspension arrière déroutante, à cette époque de cadres rigides, d'où le faible succès.

*J'aurais pensé que le modèle 500 culbuté à double échappement l'aurait été ?
Oui, probablement...*

Quels ont été les changements de design ou de moteurs pour les années suivantes ?

J'ai conçu un dessin beaucoup plus léger (Ndt : il y avait eu un gros reproche esthétique sur la foison de tubes de cadre sur les premiers modèles). Et le moteur Python (Rudge) venait d'arriver sur le marché. Il était beaucoup plus puissant et plus durable que le moteur JAP, aussi j'ai décidé de changer de fournisseur et nous en avons vendu plus. Ces moteurs n'ont apporté que très peu d'ennuis.

Les premières Vincent-HRD étaient réputées pour leur cadre. Quand les avez-vous dessinées ?

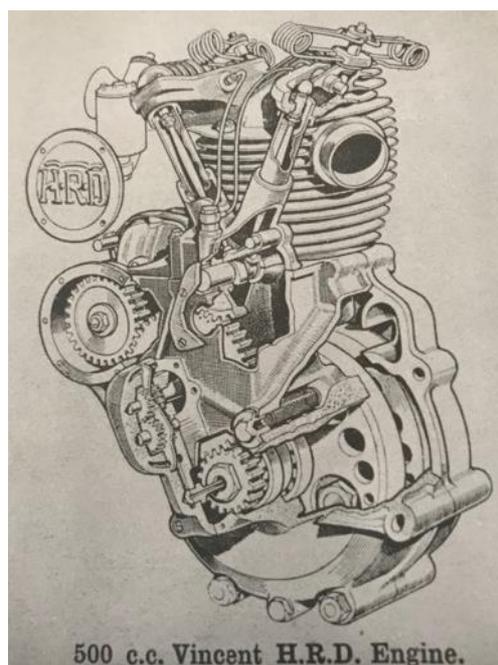
Oh, j'étais encore à l'école à Harrow et j'avais à peu près 14 ans.

Je crois que Phil Irving vous a rejoint vers 1931 ?

Oui, et il m'a aidé pour les dessins du salon de 1931. Il nous a fallu juste 6 semaines pour passer du dessin à des modèles prêts pour l'exposition !



Le premier cadre dessiné et réalisé par PCV, photo prise par lui-même.



Et est-ce que cette fois le salon a apporté beaucoup de ventes ?

De fait, elles se sont un peu accrues, mais cela restait quand même un processus lent. Il n'y a pas eu de soudaine augmentation des ventes. Cela a commencé en 1935 quand nous avons introduit notre propre moteur. Et une deuxième accélération s'est produite en 1936 avec les succès au TT.

Qu'est ce qui a inspiré l'idée d'une nouvelle motorisation ?

En fait, les moteurs existants commençaient à nous donner beaucoup trop de déboires, ce qui nous a coûté des semaines de travail. C'était juste incroyable. Il y a

eu une semaine horrible où 3 moteurs neufs ont serré en cours de test. Or nous n'en testions que 5 par semaine. Avec un tel ratio de problèmes, les testeurs devenaient pourtant particulièrement soigneux lors des essais car, à cette époque, qui montait les machines, les testait ?

À suivre...

Du Face-Book au Fesse-Bouc

Rubrique SM Zoophile

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



**La prochaine fois,
prévoir un élastique pour
tenir la casquette :
ça fait un peu désordre !**



**Nouvelle méthode pour tester l'indice de charge
d'un pneumatique.**

Motos Croisées

Par Philippe Abonyi

MOTOS CROISÉES - VOCF 05

HORIZONTALEMENT

I : Croqué à l'origine pour Vincent par un autre Philip. II : Auteur de la nouvelle vague. Ne sera un mignon gamin qu'après un pitch. Pouffe à renverser. III : Porte maillot, pris en photo à 240 km/h (avec son diminutif). IV : Avions des terrains sans cailloux. V : Devant Marchal pendant plusieurs années. Ancienne vedette du disque en Egypte. VI : Doublée. Evite d'attraper des boutons. VII : Vincent rouge de Chine par exemple. L'agité du bocal. VIII : Dans un sens, c'est le plus simple appareil en moto. Donne t'il aussi le moral aux Anglais ? IX : Velocette vélocé. Lisière. X : Fondamentaux à préserver.

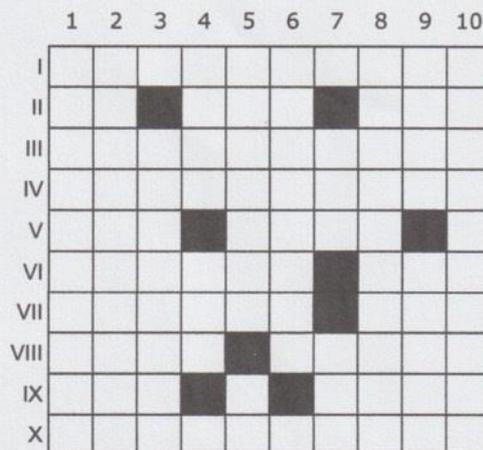
VERTICALEMENT

1 : Journaliste de Moto-Revue dans les années 50 ... qui s'est fait un nom sans révéler ses valeurs ! 2 : Des coups de kick sans contact le seront. 3 : Se font avec le temps en Normandie. 4 : C'est loin d'être une galère. Parole mise en doute. 5 : Ferait des éclats de ver. Premier impair. 6 : Mises sous verre pour ne plus émettre. 7 : Un fion en manque de queue ! Ce n'est pas moi ! 8 : Marque Française à moteurs Zedel et Peugeot disparue en 1914. 9 : Ne vaut que s'il est petit. Relatif à une sortie du crâne. 10 : Donnent droit aux plaques rouges.

Solution du VOCF 04 :

I : Héritage. II : O'Donovan. III : Williams. IV : Aléa. V : Ré. Satam. VI : Usagée. VII : Saturn. VIII : Double. IX : Axel. R.F.E. X : Lèvres. XI : ioL. Sée. XII : Spéciste.

1 : Howard D Davis. 2 : Edile. Ox. Op. 3 : Rôle. Usuelle. 4 : Inlassable. 5 : Toi. Aatl. Vsi. 6 : Avant-guerres. 7 : gaM. Aer. Feet. 8 : Ensemencés.



Manifestations à venir

Remarques générales

Rallye Officiel (autour du 14 juillet).

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

Sorties, d'une semaine ou d'un long week-end, organisées par un membre.

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

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

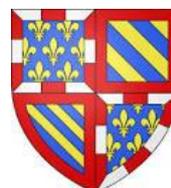
Dîner entre membres et amis, au Clairon :
328 rue de Belleville, 75020 Paris



LES 28/29 OCTOBRE 2023 – WEEK-END ATELIER BRICOLAGE VINCENT

Bresse louhannaise - Gratuit - Animations pour les dames accompagnatrices par Rachel. Restent 2 places.

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



LES 17/18 FEVRIER 2024 – WEEK-END ATELIER BRICOLAGE VINCENT

Orange (84) - Gratuit - Animations pour les dames accompagnatrices par Cathy. Reste 8 places.

Contact : yvon@motoadventure.fr – 06 13 61 90 90



7 AU 10 MARS 2024 – SALON DU 2 ROUES LYON EUREXPO

Jean Boulicot prépare un super stand exclusivement dédié aux Vincent. Actuellement, les conditions logement/repas ne sont pas encore connues. Selon nos infos actuelles, ce sera le record par le nombre de Vincent présentées sur un salon. Merci à ceux qui ont déjà répondu et on attend les autres !

Envie de l'aider, de participer ? => Contact Jean : eliane.boulicot@wanadoo.fr



12/13/14 JUILLET 2024 – RALLYE OFFICIEL FRANCE 2024. Il aura lieu dans le nord du Massif Central. Informations à venir.



Petites Annonces

(Voir conditions d'insertions dans les numéros précédents et suivants)

- **JACQUES COLOMB VEND :**

Velocette 500 Thruxton Veeline du 10/1970, une des rares importées par Leconte. CGN. VMT 977. Expertisée. Environ 45 000 km. Prix : **28 000 €**
colomb.j@wanadoo.fr – 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.
 À vendre car il a d'autres projets. Prix : **62 000 €**
eric.holubenny@wanadoo.fr – 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

NOUVEAU

- **LORD DOMINIQUE VEND :**

Porte-bagage en inox plutôt élégant qui lui a servi de 2019 à 2021. Prix : **150 € + port éventuel.**
ateliermalcor@aol.com – 06 62 57 26 35



NOUVEAU

- **DANY VINCENT RECHERCHE:**

Comet ou éventuellement morceaux pour en construire une (a déjà un moteur et une BV)
 + sacoches de type Craven.
dany.vincent@wanadoo.fr – 06 07 85 93 33

NOUVEAU

- **LE VOCF A FAIT FABRIQUER** (grâce à la proposition spontanée de l'un de ses membres : Hervé DARDE) quelques jeux d'outils pour former les champignons de câble. Tout-à-fait identique à la version de Venhill vue dans l'article consacré à la fabrication des câbles, voir LGE n°37 Il est proposé à prix coûtant soit **75 € (+ port éventuel)** au lieu de 200 € env. chez Venhill. Nombre très limité.
dany.vincent@wanadoo.fr – 06 07 85 93 33



NOUVEAU

- **JEAN-CLAUDE LARRIEU PROPOSE :**

Des raidisseurs de fourche qu'il a fait fabriquer il y a quelques années. Très belle qualité. Cet élément apporte de la rigidité à la commande des freins avant, ce qui contribue à l'amélioration du freinage. 20 € pièce port compris.
jeanclaude.larrieu@neuf.fr – 06 85 24 43 42



Bonnes adresses

-  **Godet Motocycles** : Restauration Motos Vincent. Construction Egli-Vincent-Godet et vente de nouveaux équipements de haute qualité, fabriqués par eux-mêmes, sur eBay : <https://www.ebay.fr/sch/godet.motorcycles/m.html? nkw=& armrs=1& ipg=& from.www.godet-motorcycles.fr> – Le Houlme, 76770 Malaunay.
-  **Alton France** : Alternateur, démarreurs pour moto anglaises dont Comet – www.alton-france.com.
Parc d'Activités de Kerscao, 13 rue Jean Fourastié, 29480 Le Relecq-Kerhuon.
-  **Restom** : Traitements réservoir, peintures époxy, etc.
www.restom.net – 20 rue du Premier Mai, 71500 Louhans
PS : Restom offre 10 % de remise sur présentation de la carte VOCF de l'année en cours pour des achats effectués sur des salons où 'Restom' ou bien 'Restom Île-de-France' (Restom IdF) est présent.
-  **François Grosset** : Démarreurs électriques pour *Twin*, allumages électroniques pour *Twin* et *Mono* Vincent HRD – pontricoul@gmail.com
-  **Le Clairon** : Bar ambiance moto rétro : le repère du club VOCF et de bien d'autres...
328 rue de Belleville, 75018 Paris – Facebook : [leclairon.free.fr](https://www.facebook.com/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/> **ATTENTION : LIQUIDATION DU STOCK**
-  **PMX-Racing.com** : Tous travaux sur moteur (orienté moto) – Rectification – BV – soudure cadres. Guillaume Payan, membre VOCF, travaille là-bas.
Contact : cyrille@pmx-racing.com, 02 32 42 12 27 – 27310 Bourg-Achard
-  **Only British Austria (Autriche)** : Nombreuses pièces Vincent (envoi très rapide)
[Home | BRITISH Only Austria Fahrzeughandel GmbH \(vintage-motorcycle.com\)](http://Home|BRITISH Only Austria Fahrzeughandel GmbH (vintage-motorcycle.com))



Ont contribué à ce numéro :

Catherine Remillieux-Rast, Rachel Theureaud,
Philippe Abonyi, Hervé Blondeau, Yvon Bodelot, Didier Camp, Paul Hamon,
Denis Harquevaux, Hervé Laur, Dominique Malcor, Jean Pirot, Dany Vincent.

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