

La 8^e édition des Journées de l'Automotoclub Storico Italiano a regroupé les amateurs de motocyclettes d'époque, venus de toute l'Europe, sur le circuit de Varano de Melegari, près de Parme, pour un grand spectacle. **p 8-9**

Petites annonces gratuites*

p. 21 à 25
*voir conditions p. 14

Les sorties nationales de motos utilisant une transmission à courroie sont rares. Depuis 4 ans, le Terrot Club de Ballancourt convie gratuitement ces grand-mères à une balade, pour laquelle les passionnés se déplacent des quatre coins de la France. **p 26-27**



MOTOS D'HIER

MOTOS *d'hier*

AU COEUR DE LA MOTOCYCLETTE ANCIENNE ET CLASSIQUE

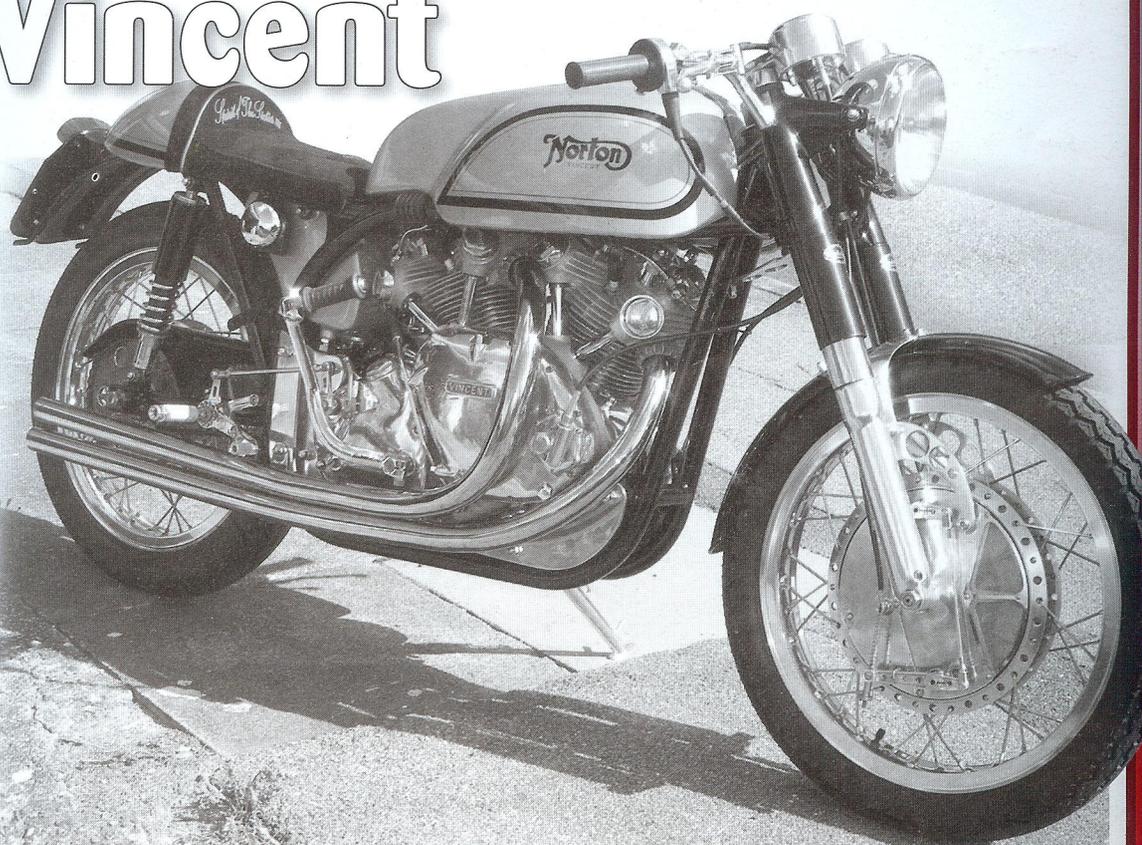
N°136 - AOÛT 2009 - 3,30 €

Norton-Vincent

UNE NORVIN, SINON RIEN !

Voici la machine avec laquelle Garry Laurence a remporté le premier concours de café racers de l'Ace Cafe London ; prix reçu par son ami Phil Read. Nous vous proposons de découvrir la naissance de ce Twin d'exception, mariage d'un moteur de 1000 Vincent et d'un cadre Featherbed. Si vous êtes partants pour un petit retour dans les années 60, alors, Gaaaaz ! **p. 4 à 9**

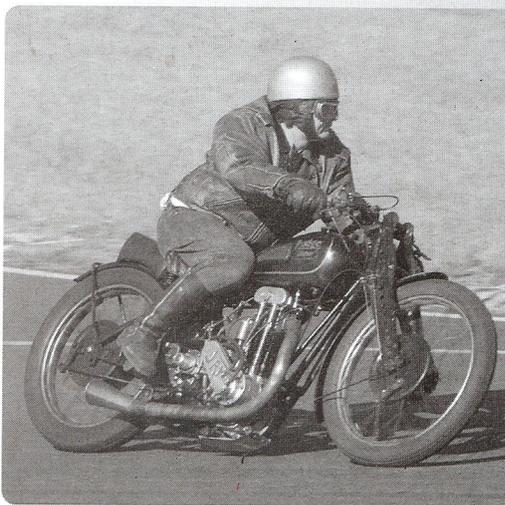
L 11049 - 136 - F: 3,30 €



RÉGINE ET SES MOTOS

Elle roule depuis des années sur Terrot, Motobécane ou Jonghi. Régine aime la moto ancienne, mais craque aussi pour de plus gros cubes, modernes. Voici le portrait d'une des lectrices assidues de MOTOS d'hier sur qui le temps n'a pas de prise. Et chez vous, comment ça se passe ? **p. 18 à 20**

FANAKICK HISTORIC CUP



Il fallait être gonflé pour croire au succès de l'Historic Cup et inviter des anciennes, dont des quasi-ancêtres, à user leurs pneus sur un circuit. Ici, les stars sont les motos, et le très haut de gamme à portée des yeux, pour un week-end de pur plaisir et d'étonnement. **p. 34 à 36**

<http://site.voila.fr/motosdhier>

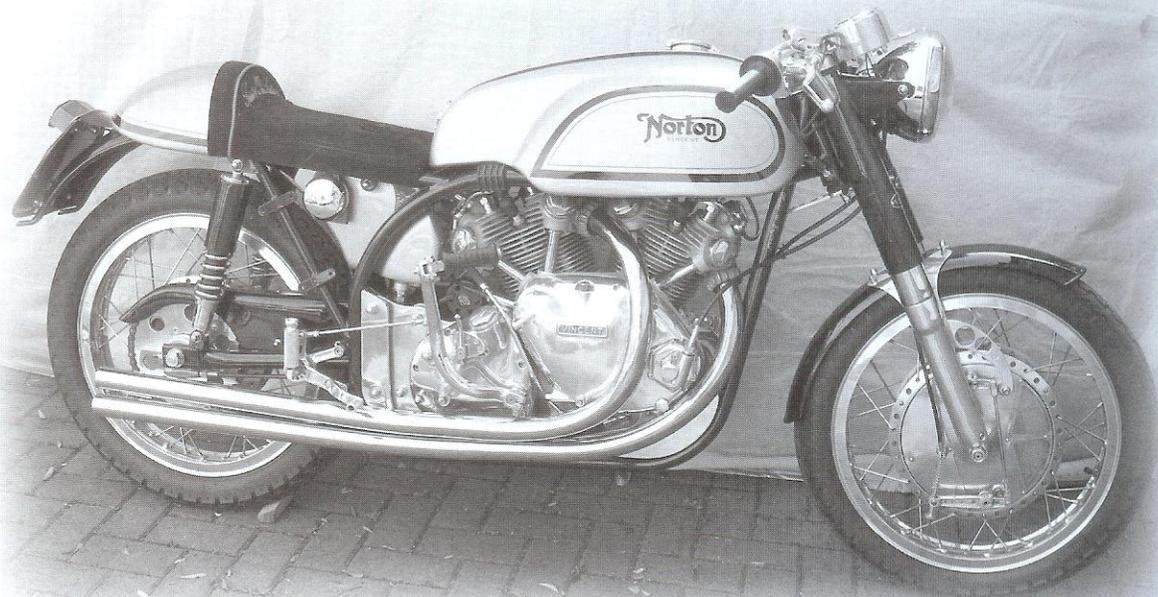
MOTOS d'hier est imprimé en France, sur du papier répondant à la norme PEFC

L'ESPRIT DES ANNÉES 60

Une Norvin, sinon rien ► avec Linda Wilsmore

Norton
VINCENT

Garry Laurence a remporté le premier concours de café racers de l'Ace Cafe London, tenu à l'occasion du Race Retro Show. N'ayant pu se rendre sur place, c'est à Phil Read qu'il a demandé de recevoir la coupe. Garry nous raconte l'histoire de sa 1000 cm³ Manx Norton « Spirit of the Sixties 3 », une machine qui récolte aussi bien le qualificatif d'« Art sur deux roues » que de « d'érotisme mécanique », voire plus...

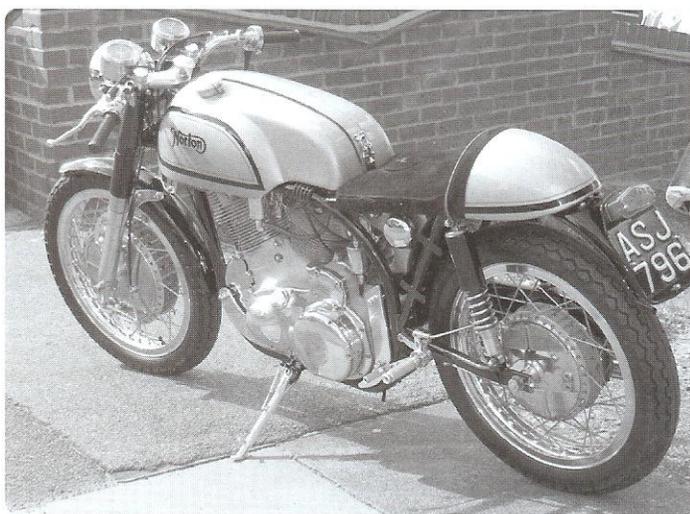


- Quand as-tu recommencé à construire des machines spéciales ?

- Ça m'a repris en 2002. Dès 2005, j'avais terminé deux de mes trois spéciales. Les machines s'appellent « Esprit des années 60 ». La première est un Triton bloc, la seconde un 500 Norvin. À cette époque, je n'avais pas trouvé de moteur 1000 Vincent, mais j'avais toujours un projet de twin Vincent dans un cadre Norton Featherbed. L'idée était de construire quelque chose qui rivalise avec tout ce qui a pu être produit avant.

- Quelle méthode as-tu retenue ?

- En 2006, pour différentes raisons, j'ai décidé de construire un nouveau moteur. Un de mes bons potes, John Wyatt, qui dirige le Norvin Centre, m'a fourni l'ensemble des fonderies, culasses, cylindres, embiellage et autres composants pour construire un moteur entièrement neuf. Pour financer, il a fallu que je vende le Triton. Aujourd'hui, tout ce qui se rapporte à la Vincent se négocie à des prix outrageux ; et comme je ne suis pas du genre à faire sous-traiter... La construction du moteur a nécessité l'intervention d'un centre d'usinage pour tout ce qui concerne le fraisage et les fixations. J'ai concentré mon énergie sur la partie cycle et réalisé l'ensemble des modifications sur le cadre. J'ai réalisé toutes les adaptations nécessaires sur la partie cycle, que j'ai complétée avec une fourche de Manx et un ensemble de freinage issu d'une Yamaha TZ. J'ai intégralement conçu ou remis en état les ensembles guidon bracelet, commandes reculées etc. Je ne vais pas vous casser les oreilles avec les détails. J'ai pris livraison du moteur avec ses culasses à double allumage et l'électronique BTH dédiée,

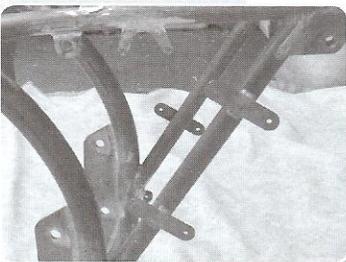


Le bras oscillant ne sera pas fixé à l'arrière du bloc comme à l'« origine »

Eu égard à l'aspect massif de la mécanique, l'arrière finit en queue de guêpe

Une fois époxié, le cadre Manx révèle toute son harmonie

Brasage des pattes de fixation. Mais pour fixer quoi ?



Les demi-guidons bracelets s'apparentent aux modèles utilisés dans certaines productions Rickman. Le montage des commandes reculées, pour sa part, relève du cauchemar



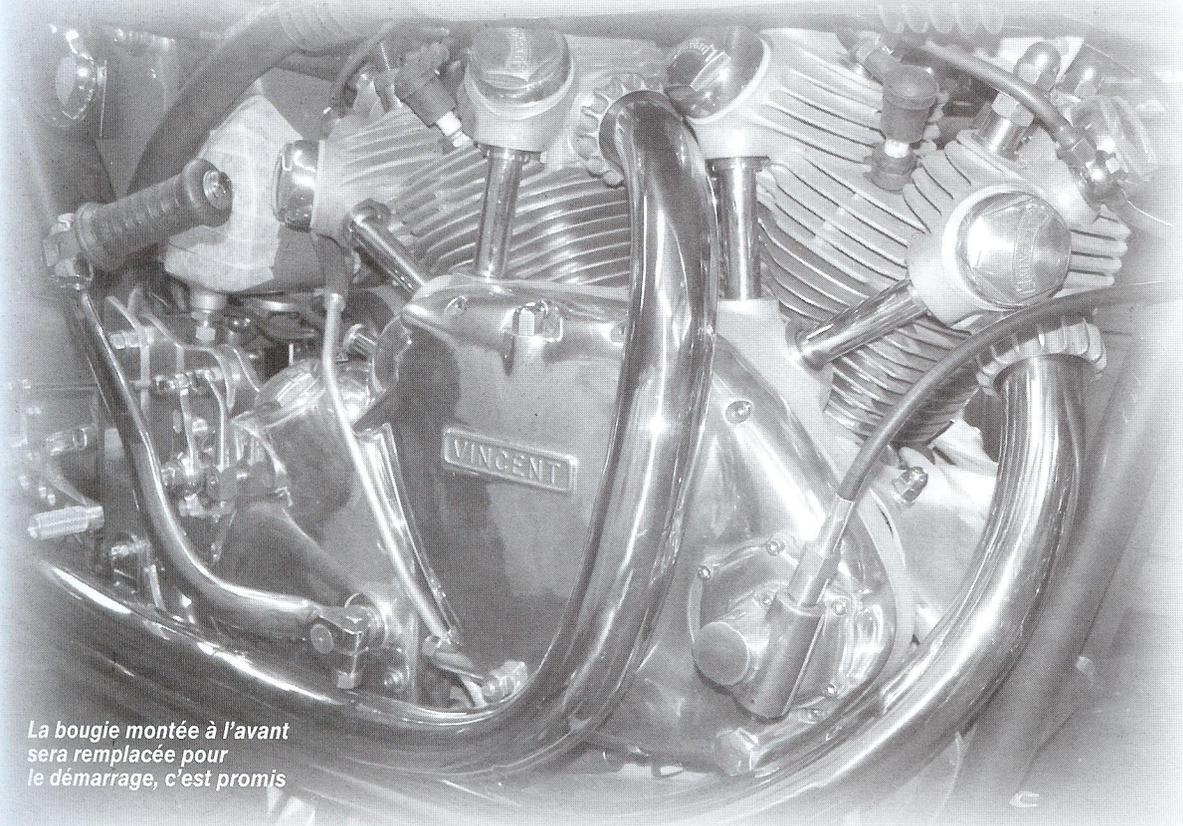
La fourche de Manx bénéficie elle aussi d'un polissage du meilleur effet



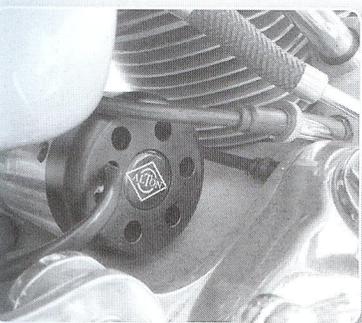
mais sans carburateurs ni alternateur. Comme l'ensemble sortait de fonderie, j'ai déposé les couvercles et procédé au polissage. C'est un travail sale qui ne m'attire pas, mais ça vaut le coup. Il me restait à ajouter une paire de carburateurs Concentric de 32, un alternateur Alton et le boîtier de renvoi du compte-tours.

- On dirait qu'on attaque les choses sérieuses maintenant ?

- Oui, j'ai placé le moteur dans le cadre et j'ai passé des heures à le regarder. Je me demandais si ça valait le coup d'éliminer la partie de la fonderie destinée à l'ancrage du bras oscillant pour améliorer l'ensemble. Ça libère de la contrainte de positionnement de l'axe du bras oscillant. Bien entendu, cette modification est considérée comme un sacrilège par les aficionados de la marque et, en faisant moi-même partie, je comprends parfaitement ce point de vue. Toutefois, ce moteur est destiné à un projet, il ne présente pas d'intérêt historique. Sa seule destinée est de motoriser l'ensemble. Alors, la fixation a dégagé. Ceci a permis de positionner l'ensemble à la place idéale pour la répartition des masses, mais aussi pour l'esthétique. J'ai ensuite réalisé les platines de fixation, ce qui m'a permis de m'assurer que tout était parfaitement en ligne, et centré. L'alignement de la chaîne de transmission secondaire, pour sa part, est réalisé grâce au déport du pignon. C'est entré au chausse-pied, il a fallu que je modifie la fixation supérieure pour permettre la dépose du bouchon d'accès au réglage du culbuteur d'admission une fois le moteur en place. Dans les faits, cette modification se limite à découper un croissant dans la platine, et à le ressouder du côté opposé. Quiconque a réalisé un Norvin vous assurera que la mise en place des commandes reculées est un cauchemar. J'ai décidé de reprendre la question à la base, alors, j'ai raccourci l'arbre de kick de 2 1/2 pouces (63 mm) soudé des attaches à l'arrière du cadre et rapporté des supports de Triumph après les avoir, eux aussi, modifiés. Il ne me restait plus qu'à monter des pédales et commandes Barleycorn pour terminer l'assemblage. Une fois le moteur en place, la selle, les réservoirs d'huile et d'essence, ainsi que le carter de chaîne secondaire ont été façonnés sur mesure. Ces travaux ont pris six semaines. Steve, qui fabrique les réservoirs, insiste sur le fait que chaque réservoir doit disposer de fixations spécifiques aux parties cycle. Ça a un peu été le bras de fer, car je voulais qu'il conçoive un réservoir d'huile type Manx, en « pied d'éléphant » et que je puisse l'intégrer en passant par l'arrière du cadre. Ceci signifie qu'il faut déposer la roue arrière, le bras oscillant, le support et le garde-boue arrière pour accéder, et, même là, ça entre au chausse-pied, mais je n'étais ouvert à aucun compromis.



La bougie montée à l'avant sera remplacée pour le démarrage, c'est promis



Pour la production électrique, Garry a recours à un Alton et un Powerbox qui permet, comme d'autres systèmes modernes, de tourner aisément sans batterie

Le bloc prêt à monter, avec son système à double allumage s'il vous plaît



Ce sont les échappements qui ont ensuite canalisé notre énergie. C'est John, de Campbell Custom Exhausts, qui avait réalisé les tubes de 2 pouces (de diamètre) pour mon 500 Norvin et c'est naturellement vers lui que je me suis tourné. J'ai matérialisé le dessin des tubes à

l'aide de fourreau d'isolation de tuyau de chauffage. Une fois les formes réalisées, j'ai tout positionné à l'aide d'adhésif, et Steve n'a eu qu'à reproduire. Une fois les tubes cintrés, l'ensemble des pattes de fixation a été mis à la cote, puis soudé en position. Le moment est alors venu de tout démonter et d'emmener en peinture et époxy. Phil, de chez Bike Craft, à qui je confie tous mes travaux de peinture, a pris note de ma demande et réalisé un travail de premier choix. La sellerie a été confiée à Gary, de chez Blackbird Leathers, qui dessina et intégra également l'emblème «Spirit of the Sixties 3».

Une fois la peinture réalisée, les alus polis, il ne restait plus qu'à mettre le circuit électrique en place et à procéder au montage final. Le système électrique ne comporte pas de batterie. Un Powerbox est placé sous le dossier de selle. Le pire moment que j'ai vécu, c'est quand j'ai bigorné le réservoir d'essence lors d'une manipulation. Il a fallu que je le reporte à Phil pour qu'il refasse le travail... Mais finalement, après quelques nuits à l'atelier, l'assemblage a été terminé.

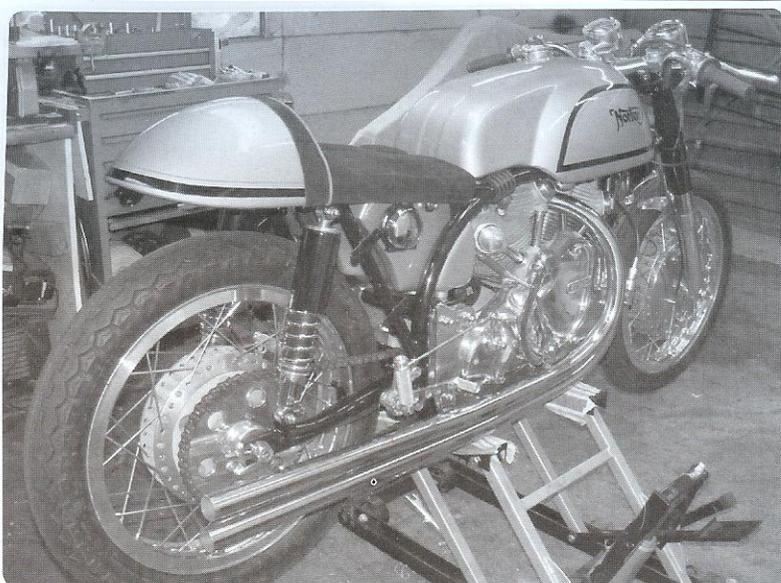
- Alors, ça valait le coup ?

- Le jour de la mise en route est venu. Comme le moteur était tout neuf, il ne tournait pas librement et il n'était pas facile à kicker. Mais au bout d'une dizaine de minutes, il a démarré et tourné rond. J'ai vérifié que tous les systèmes fonctionnaient bien et j'ai pris rendez-vous pour le contrôle technique. L'échappement libre a bien fait sourciller les contrôleurs, mais c'est comme ça que les Lightning étaient montées dans les années 50. C'est donc passé ! Le pilotage est sensationnel. Ça valait bien les longues nuits à l'atelier et tout l'argent investi. La maniabilité est excellente, la stabilité est celle d'un train sur ses rails. La puissance offerte par le moteur Shadow te pousse au cul et n'arrête pas de pousser. Le son de l'échappement est limite sauvage, je respecte certaines limites en zone urbaine. Quand bien même, je déclenche la plupart des alarmes des voitures en passant ! Imagine ce que ça donne à 6 heures du matin.

Cette moto est l'accomplissement d'un projet qui m'a tenu à cœur toute ma vie. Pour moi, elle représente la quintessence du café racer. D'autres trouveront ceci ou cela à redire, mais chaque fois que je prends son guidon, je trouve le sourire. Elle est anti-sociale, elle est bruyante, mais elle me rappelle, ainsi qu'à ceux qui l'ont connue, l'ambiance des MOTOS d'hier. «C'est de l'érotisme, voire de la pornographie sur deux roues» m'a-t-on jeté une fois. Partagez cet avis ou pas, mais quiconque a pris part à la vie de la moto dans les années 60 et au début des Seventies, quiconque a fréquenté l'Ace Café, Johnson's, The Salt Box et tant d'autres sait bien que... Oui, c'en est !

- Alors, quel est ton prochain projet ?

- Je cherche un second moteur de Vincent pour fabriquer une autre spéciale. Entre-temps, je restaure des motos standard.



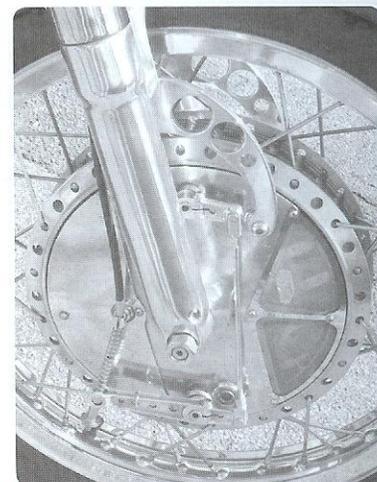
L'échappement a été réalisé chez Campbell. La sonorité est quelque peu « antisociale », mais conforme aux Lightning des années 50, donc recevable au contrôle technique anglais.



« Rien que l'essentiel », c'est la base du café racer



Les leviers des commandes sont de solides Magura forgées



Les éléments du frein avant proviennent d'une Yamaha TZ (OUI, vous avez bien lu !)

Vu du dessus, seule la petite mention « VINCENT » précise quelle est la motorisation

Le travail est terminé, il ne reste plus qu'à réaffûter les outils pour la prochaine

Ce cliché a-t-il besoin d'un commentaire ?



Garry n'a pas le temps d'aller chercher son prix, c'est son pote Phil Read qui a cet honneur (Phil pointe-t-il le frein avant Yamaha ?) Photo G. Ward

Pour toute information complémentaire, contactez <http://www.norvin-spiritofthe60s.com> email: manxnortonman@yahoo.co.uk de la part de MOTOS d'hier