

# PLEIN PHARE

Voici une rare Magnat Debon bicylindre en V. Partie-cycle et mécanique étaient chez deux propriétaires différents, elles ont finalement été réunies grâce à un tiers ! ▶



▲ Une petite poussette pour la Norton 500 Inter 1939 du Brooklands Museum.

Superior, Sunbeam... et bien sûr des cyclecars à moteur de moto, fins comme des araignées. Mais ils sont sans doute surpassés en nombre par le cumul de ce que présentent des gens comme le hollandais Yesterdays - Harleys, Indian, Excelsior, la rare Rudge 1000 "Multi" de 1920 et l'incroyable moteur mono Ariès quatre soupapes desmo de 1908 entre autres -, le Musée d'Hockenheim - la BAT et la NUT -, le Belge Hans Devos - notamment une sublime BMW R47 course de 1926 - le club Indian, et bien sûr quantité de participants plus modestes par le nombre de machines mais qui apportent une note de diversité en montrant et faisant rouler des machines d'une grande variété, parfois uniques comme la 500 Nougier 2 ACT de 1936 ou la 350 Alcyon ACT course de 1935.

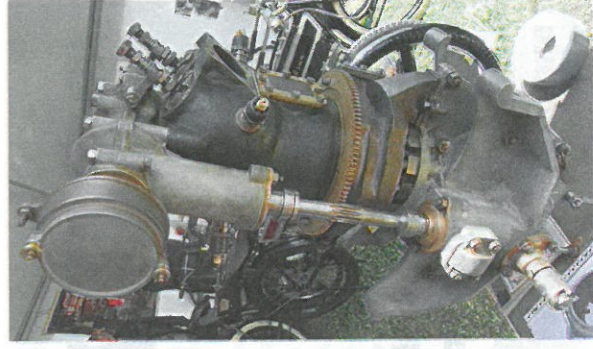
Le plaisir de la découverte est au détour des allées. Un grand coup de chapeau à Jean Lalan qui, «pour contribuer à l'atmosphère, faire plaisir aux connaisseurs et visiteurs et aussi pour équilibrer les importants plateaux exposés par les voisins étrangers» a été le plus brillant et le plus électrique des amateurs français. Il s'est distingué en réunissant une petite dizaine de motos remarquables de rareté et d'authenticité. Qu'on en juge : les Douglas 1914-15 et ABC 1919 pourraient paraître banales (un comble !) à côté des Werner 1904 à soupapes latérales et carburateur à pulvérisation, Wanderer 500 bicylindre 1914 qui servit la guerre durant en tant qu'estafette militaire entre l'Alsace (alors allemande) et la France - une merveille à suspension

arrière oscillante cantilever - Indian 500 mono 1910 jamais restaurée, l'unique Manon de course 1902 à refroidissement par eau, la rarissime et mécaniquement anticonformiste Georgia Knap et, pour conclure, la Motosacoche Dufaux 1902-1903 neuve car inventée à l'époque !

## L'alliance sacrée

Motos et cyclecars, l'alliance sacrée. En plus de ne savoir où donner de la tête pour tenter l'impossible, essayer de ne rien manquer, les autres ingrédients du plaisir, et non les moindres, sont de saluer à jet continu de nombreuses fêtes connues et de constater que la cohabitation entre le milieu des motards et le clan des automobilistes qui roulent nez au vent et goggles sur les yeux va de soi au Vintage. Rien d'étonnant à ce qu'une Bugatti "Brescia", par exemple, s'attarde au milieu de l'espace "bécanes" ou qu'une Zenith Gradua soit béquillée du côté des cyclecars.

Dans la série qui regroupe les plus vieilles, d'avant 1919, les deux genres se côtoient évidemment aussi sur la piste. Il est amusant de voir les frères Grafton, Bédélia, Chater-Lea, quadricycle Automoto et autre Tamplin pétarader de concert avec les Indian de board track, Torpédo, Mandoline, BAT, Douglas et cet hybride Monotrace : ce n'est juste, ces cyclecars minimalistes ne sont-ils pas pour la plupart animés par un moteur de moto ? Au Vintage Revival la complémentarité est réelle entre connaisseurs et amateurs enthousiastes des deux chapelles pour qui l'absence de frimeurs incultes est une vraie bénédiction. ■



▲ Découverte d'une pièce exceptionnelle. Moteur Ariès 1908 monocylindre 1 300 cm<sup>3</sup> pour voiturette. Arbre à cames en tête, quatre soupapes à commande desmodromique, quatre bougies. La couronne me semble entraîner un tiroir rotatif qui dévoile les lumières pour un échappement additionnel "à fond de course".

## L'heure de la récréation

S'obstiner à vouloir faire passer des machines maquillées course pour d'authentiques exemplaires est révoltant, mais voir de superbes et fidèles copies de modèles rarissimes ou disparus, présentées comme telles, est une plaisante émotion. Et ça mérite un coup de chapeau sincère pour l'ampleur du travail et le soin apporté à la réalisation. Au nombre de ces répliques, les motos que le tchèque Pavel Malanik a recrées sur ses vieilles machines outils, un incroyable travail d'orfèvre bénédictin ! A la Torpédo 1909 à moteur 4 cylindres en éventail de 1600 cm<sup>3</sup> - ah, quel ronronnement ! - il vient d'ajouter la NLG 1909 de record motorisée par un JAP V twin à 90° de 2 700 cm<sup>3</sup> : ce moteur monstrueux, effrayant, tient un ralenti de montre suisse, c'est dire la qualité du travail car le carburateur est aussi fait maison ! Comme on peut s'en douter, le JAP a un couple de camion : pneu glissant sur la jante, valve arrachée, déjantage, Pavel devra monter des gripsters ! La réplique d'Excelsior V twin à arbre à cames en tête a elle aussi demandé un travail considérable. Mais pourquoi diable l'avoir maquillée à l'acide pour que la rouille évoque les indélébiles traces brunes de vieille graisse et d'huile cuite ? C'est dommage.



Vincent Chamon, organisateur du Vintage Revival,

## «Sans se prendre au sérieux»

A la suite de la disparition de Jacques Potherat, Vincent Chamon a eu le mérite de relancer l'Age d'Or qu'il avait mis sur pied en s'efforçant d'en garder ce qui faisait son originalité, l'esprit typiquement britannique des rencontres d'autos et motos anciennes. Mission accomplie, la 3<sup>e</sup> édition du Vintage Revival s'inscrit dans cet atmosphère informelle de décontraction souriante bien servie par les bénévoles de l'organisation qui sont du monde des véhicules anciens.

Environ 250 autos sont inscrites pour prendre la piste, moins de motos : «Dans le plateau avant 1919, nous avons 80 inscrits, dont une soixantaine de deux-roues accompagnés par des cyclecars de la même période et des curiosités comme l'Helica-Leyat à hélice et mêmes des vélos. Une mixité qui ne pose aucun problème», déclare Vincent Chamon, qui poursuit «Dans la série avant 1940, les motos au nombre de 90 sont seules. Pour la prochaine édition j'envisage de réduire leur nombre à 80. Afin d'encourager la venue des motos les plus anciennes dont l'exposition profite aussi au public, nous accordons demi-tarif - soit 20€ l'entrée pour deux personnes, valable le week-end - à ceux qui viennent sur ou accompagnés d'une moto d'avant 1940».

## Français, où êtes-vous ?

Monthéry exerce une attraction quasi magique auprès des amateurs british - les rosbifs disait Jacques Potherat qui fut à l'origine de cet événement - qui apprécient de pouvoir rouler sur l'un des deux derniers banking survivants (l'autre est 51ges, en Espagne) puisque le pionnier Brooklands est indisponible depuis la guerre. Ceci explique sans doute que les insulaires constituent le gros de la troupe et amènent avec eux des merveilles, des Specials et autre machines de record dont ils ont le secret. D'autres amateurs - belges, tchèques, néerlandais, allemands - sont aussi de fidèles participants qui ne viennent pas non plus les mains vides. Ce qui fait regretter qu'en moto les amateurs français soient un peu trop discrets côté stands d'exposition notamment. En revanche, question qualité rien à dire, les p'tits français présentent du beau, du rare, parfois même de l'unique. Quelques exemples ? Alcyon 350 ACT course 1935, Koehler-Escoffier 350 ACT 1936, 500 Nougier 1936, Stayer Anzani, quadricycle Automoto 1899, Clément Gladiator 1902, Bruneau 1904, Magnat Debon bicylindre 1914, Mandoline et, excusez du peu, une Georgia Knap, une Motosacoche Dufaux 1903 zéro kilomètres ainsi que l'unique Manon 1902 de course à refroidissement par eau ! Sachant qu'il existe de remarquables collections en France, les amateurs français vont ils relever le gant en 2017 ? Ils le peuvent, ils le doivent !



Un tricycle Léon Boilée passe devant le capot d'une Bugatti type 13 "Brescia", la Douglas 500 cultivée 1928 longue une Alvis, la cohabitation entre motos et autos contribue grandement à l'atmosphère de Vintage. ▶ Monthéry.