

EDITO

Voici la fin de l'été. Cette année, quel que soit l'endroit de vos vacances, je suis sûr que vous avez eu du soleil. L'été a battu, et haut la main, les VOXAN au niveau de la chaleur dégagée...

Est-ce cette chaleur, l'été, les vacances, le numéro 9 a subi les affres de la pollution à l'ozone et quelques articles sont restés bloqués au garage.

Pour nous faire pardonner, le numéro que vous avez en main sort plus tôt que prévu ; vous aurez ainsi un maximum d'informations avant le Mondial du 2 roues où nous serons présents sur le stand VOXAN.

La rentrée étant chargée en événements VCF/motos, le numéro 11 sortira en octobre avec les compte-rendus des sorties en Allemagne, l'Ace Café, le Mondial et les Jumeaux.

Au plaisir de vous rencontrer bientôt

Philippe ALLER

Le programme des balades 2003-2004

L'été est terminé, les motos vont se « reposer » quelques temps entre deux salons et regroupements motards, mais il est important de penser à nos beau et long WE à venir.

L'Ace Café, le Mondial du 2 roues, les Trophées G Jumeaux, en voilà un programme bien garni. Mais après....

Le club répond présent à toutes les invitations, mais nous aussi, nous pouvons organiser des choses.

Afin de proposer à tout le monde des activités tout au long de l'année, nous avons besoin de vous.

Deux évènements majeurs ponctuent l'année pour le Club, L'anniversaire et l'Assemblée Générale.

Mais le club, ce n'est pas que le Bureau, c'est aussi vous, oui, vous !

Votre région est belle, les routes sont bonnes, ça vaut le détour de passer par là ????

Alors qu'attendez vous ????

Proposer nous des sorties sur un WE, une semaine ou un mois !!!!!

Nos motos rongent leurs freins dans leur box, nous n'avons pas le droit de leur faire ça.

L'an dernier, il y a eu des sortie sympas, qui ont semble-t-il emballé tout le monde, alors renouvelons cela cette année.

Merci de vous manifester auprès de Michel MERON afin de prévoir un programme de balades pour l'automne et le printemps, là où il fait bon rouler.

Ness

Coordonnées Bureau

Philippe ALLER, président : +33 (0) 6.87.36.57.42

Mail : phil.acter@free.fr

Surnom : Jack-Palmer, fil@

Pascal LELAQUAIS, secrétaire :

+33 (0) 6.86.56.20.39

Mail : plelaquais@club-internet.fr

Surnom (récent) : Goldorak !!

Nadia CRAUSAZ, trésorière : +33(0) 6.07.02.22.25

Surnom : La Boulangère !!

Philippe SZENDROI, commission technique :

+33 (0) 6.11.76.48.52

Mail : philippe.szendroi@wanadoo.fr

Surnom : Zen

Didier CALET, commission informatique :

+33 (0) 6.81.86.32.00

Mail : ness-cr133@wanadoo.fr

Surnom : Ness

Michel MERON, commission loisirs :

+33(0) 6.30.02.72.91

Mail : michel.meron@bull.net

Sylvain BRIARD, commission communication :

+33(0) 6.85.05.26.62

Mail : sylvain.briard@wanadoo.fr

Didier RENOUX, commission communication :

+33(0) 6.73.86.25.62

Mail : collector@noos.fr

Le QUERCY

(01 au 04 mai 2003)

1^{er} mai, fête du travail et petit brin de muguet pour tous. Le CR révisé, pas de bruit suspect au niveau de la chaîne de distribution, je me lance sur les routes de la Haute Vienne et de la Corrèze pour rejoindre le Lot et Cahors où nous attend Daniel Portal pour une virée dans son pays. Rochechouart, St Yrieix et Brive par la D901 c'est déjà un régal. Brive-Cahors par la N20, c'est du billard avec pratiquement pas de voiture (trop de virolos, les caisseurs préfèrent l'autoroute). A Cahors pour 18h30 où Daniel nous attend à l'hôtel Kyriad avec son CR. Ce soir là nous serons 7 pour dîner : Jérôme du 42 avec son Road, Fabrice du 37 avec son CR bleu pâle, les 3 nordistes : Christian avec son Scrambler orange comme celui de Didier Cazeaux et une plaque d'immat spéciale 72°, son frère Didier avec un Tiger et Thierry avec une japonaise débridée (1000 Fazer). A partir du lendemain, viendrons nous rejoindre Philippe du 57 avec son Road, et les locaux : Michel et son Scrambler noir, Patrick et son CR, Philippe avec son Tiger, Michel de Dax avec son ZRX 1100 et Jean-François avec sa Guzzi California.



Prêt pour la virée au pays du foie gras et de la truffe. On commence par la truffe. Départ à 9h45 le 2, on traverse quelques zones viticoles près du Château de Haute Serre, on aperçoit des gariottes (cabane de berger en pierre), on longe des plantations de chênes sans herbe (les truffières), et on arrive à Lalbenque, capitale de la truffe noire du Quercy. Pose, explication par Daniel, mais ce n'était pas jour de marché qui est hautement typique ; la prochaine fois, nous choisirons notre jour en conséquence. Nous repartons

pour La Rosière où nous avons droit à un cours sur la truffe, sa non-culture (ça pousse ou pas, on ne sait pas pourquoi) et sa recherche avec démonstration de chien truffier. Nous avons vu les 3 premiers champions de France à l'œuvre (dressés par la propriétaire des lieux) et c'est quelque chose. Le record actuel : 6 truffes découvertes en 59s par le champion de France. Un coup de patte, et hop, il passe à la suivante. D'ailleurs Daniel y fait travailler son chien Tequila (Boxer), qu'il met aussi à la truffe. La truffe, elle, c'est un champignon (une « maladie ») qui pousse sur la racine des arbres. Les arbres qui produisent « brûlent » l'herbe autour d'eux. Ceux qui sont « enherbés » ne produisent pas. Le meilleur c'est le chêne de pays (20 ans pour produire), mais il y a aussi des chênes vert (10 ans), des noisetiers (c'est moins bon), et aussi on peut en faire produire par des tilleuls au bout de 50 ans. Ce qui est important, c'est de gratter la terre superficiellement à une période bien particulière : entre Rameaux et Pâques, sinon pas bon. La truffe née en Mai, il faut des pluies régulières, se récolte en Décembre et les dernières fin Février, début Mars (très parfumés les dernières). Tout ceci nous ayant mis en appétit, nous prenons congé pour nous diriger vers le restau « la palombière » situé 30 bornes plus loin. Repus pour 11 € tout compris, nous repartons en longeant le Lot, après quelques arrêts photo dans les Vignes et à Puy l'Evêque, nous arrivons au Château Rouffiac. Visite des chais, cours sur la vinification (cuve et fût), sans oublier la sacro-sainte dégustation. Ca c'est un rouge qui tache, en particulier le dernier goûté. A remarquer que pendant tout le séjour, nous n'avons pas pris une goutte d'eau (pour éviter les malentendus, je veux dire il n'a pas plu), car la seule saucée qui s'est abattue sur la région fut pendant notre séjour dans le chais. Après ces libations, nous sommes repartis le long du Lot pour nous arrêter à Albas charmant village, mais avec forte déclivité, c'est là que Daniel a décidé une balade à pied. Ce fut dur, jambe lourde, était-ce la moto toute la journée, ou le vin qui en était la cause ? Va savoir. Et le Scramb qui nous perd un écrou du tableau de bord. Virolo le long du Lot pour rentrer sur Cahors, arrêt chez un concessionnaire KTM



pour trouver un écrou. Puis direction chez Daniel pour prendre l'apéro. En arrivant dans son patelin, Laroque des Arcs, après avoir tourné à gauche pour garer les motos, je vois 2 fusées qui filent tout droit, le road bleu et la japonaise débridée. Ils pensent que nous sommes devant et essorent la poignée pour nous rattraper. Le temps de me remettre en selle, et de faire demi tour, ils sont déjà loin, et je fonce pour les rattraper. Ca a duré 10 Km, puis ils se sont arrêtés pensant que quelque chose clochait quelque part vu l'allure à laquelle ils roulaient. Ouf, car ça aurait pu durer. Chez Daniel, nous avons pris l'apéro sur la terrasse surplombant le Lot, avec une vue magnifique sur la vallée, les monts environnant et Cahors. Je comprend pourquoi il dit tenir rester à Cahors ! Après l'apéro, retour à l'hôtel, restau et dodo.

Le lendemain nous quittons Cahors en passant devant le pont Valentré, dont la chaussée est en cours de réfection, pour piéton uniquement. Magnifique avec ses octrois, et bien sur, photo de groupe. Puis plein de virolos jusqu'à Gourdon, visite de la sous-préfecture, photos. Chouette. Ensuite direction Rocamadour au ralenti (petite route et voitures « caisseurs & escargots » en villégiature). Visite de Rocamadour, photos, et c'est dur de monter les marches

avec l'équipement motard, surtout qu'il faisait bien beau, 30° donc chaud. Redescente, remontée sur le plateau à moto, et arrêt au restaurant. Après un bon repas, ou le dernier fut le premier et inversement (il faut demander aux nordistes pour comprendre), nous sommes reparti pour Gramat (arrêt à la halle), puis Espédaillac, la vallée du Célé, arrêt sur un piton dominant St Sulpice et ses maisons troglodytes. A Marcihac, visite des ruines d'une abbaye fortifiée, ou un groupe de motard participait à un rallye touristique. Echange sur Voxan, mais pas bien pu les renseigner sur les questions de leur rallye, nous n'étions pas du coin ! Ensuite nous avons continué cool dans la vallée du Célé pour atterrir à St Cirq Lapopie. Encore une grimpe (à pied) pour dominer le Lot. C'est fou ce que ça monte et ça descend dans cette région, où c'est Daniel qui nous a fait un menu spécial ? En tout cas c'est magnifique, et le chemin de hallage taillé dans la falaise, un travail de titan. Toutes ces émotions nous ayant donné soif, arrêt dans un bar sur le chemin du retour. Daniel en profite pour nous fausser compagnie afin d'aller rendre visite à son chien, tout en laissant ses consignes à Jean François pour nous emmener à Vers voir les restes de l'aqueduc romain qui alimentait les thermes de Cahors en eau, il y a bien longtemps. Puis retour vers l'hôtel où une bonne douche fut la bienvenue pour éliminer la sueur accumulée. Le soir, soirée de gala, repas avec les Dames de Daniel, Jean-François et les 2 Philippe qui nous ont fait l'honneur de leur présence. Il faut dire aussi que nous avions foie gras mi-cuit, entrecôte aux morilles et cabécou de rocamadour au menu. Par contre nous n'avons pas eu l'omelette aux truffes, notre grand regret avec Daniel, mais se sera pour la prochaine fois.



Après une bonne nuit réparatrice, chacun a repris la route du retour dans la matinée. Daniel était parti parfaire l'éducation de Tequila sur les truffes, et je suis reparti avec Fabrice que j'ai laissé à St Yrieix, non sans que nous ayons au préalable fait provision de bouche à Sarlat. Un grand merci à Daniel pour son programme et sa grande connaissance du pays qu'il a essayé de nous transmettre. Tout le monde veut remettre ça à la

prochaine occasion.

P.S : Daniel remercie les participants à ce week-end qui ont tous été formidables de gentillesse et d'avoir fait le déplacement surtout pour ceux du nord et de l'est.

A quand la prochaine ?

Michel Méron

Mondial du 2-roues : nous y serons !

En accord avec Issoire, nous avons prévu de faire une permanence VCF sur le stand Voxan au Salon de la moto. Cette permanence sera assurée par des volontaires, selon un planning qui reste à établir en fonction du nombre de volontaires possible.

Nous nous distinguerons par le port du t-shirt VCF, et serons soumis à certaines règles de communication avec le public, que nous conviendrons ensemble et avec Issoire. Le but est de compléter nos actions de communication, et que Voxan et le VCF n'empiètent pas sur les plate-bandes de l'autre. En gros, à nous de parler de notre vécu, à eux de parler d'avenir !

A ce propos, nous avons besoin de savoir le plus rapidement possible qui pourrait faire partie de ces volontaires pour établir un planning. Celui-ci sera chargé sur la semaine en question, sachant en plus que le dernier week-end du Salon recouvre aussi les Trophées Jumeaux, où le VCF sera également présent !

Merci de vous manifester le plus rapidement possible auprès de Philippe Aller ou moi-même par mail ou téléphone en indiquant vos possibilités de disponibilités:

Philippe : 06.87.36.57.42 ou philippe.aller@wanadoo.fr

Didier : 06.73.86.25.62 ou 01.46.37.03.08 ou collector@noos.fr

Rendez-vous Porte de Versailles !

Didier Renoux, Com'Com

Trophées Gérard Jumeaux

Comme l'année dernière, nous serons présents aux Trophées Gérard Jumeaux qui se dérouleront les 4 et 5 octobre prochains. Pour remercier Anne-Marie et l'équipe organisatrice de l'accueil qui nous avait été fait l'année dernière, **j'ai proposé un soutien actif du VCF** ; il consisterait à participer à la sécurité sur le circuit, en gros commissaires de pistes. Vous serez ainsi aux premières loges pour voir passer les vieilles gloires....

Il faudrait environ 5 personnes par demi-journée avec un engagement ferme de participation. Me prévenir

Il y aura un rassemblement du VCF avec parc réservé aux adhérents, comme l'année dernière, mais certainement moins imposant (pas de semi remorque cette année).

Pour l'exposition, il nous faudrait des VOXAN, si possible non d'origine : modifiées (je n'ose pas dire customisées), peinture, etc. Les VOXAN d'origine seront sur le Mondial du Deux Roues.

Gérard Jumeaux était un pilote de side-car, alors cela serait sympa d'exposer un VOXAN attelée, je crois qu'il en existe au moins deux....

Philippe ALLER (06.87.36.57.42)

Une Voxan au Maroc

Au mois de mai dernier, nous avons, mon Café Racer et moi, participé au voyage "Un cartable pour le Maroc", organisé par l'association "Savoie des cœurs". Cette association a pour but d'apporter au Maroc du matériel, médical le plus souvent. Afin de développer son activité, elle a organisé un voyage pour des motos (de route), alliant tourisme et humanitaire. En effet, chacun des participants devait venir avec un cartable garni de stylos, cahiers... à remettre surplace à un enfant, lors de passage dans des écoles primaires.

Nous nous sommes retrouvés à Sète avec une vingtaine de motards, venu de toute la France. Après 35 h de bateau, nous avons enfin mis le pied, pardon la roue, sur le sol marocain. Les premiers jours, nous avons parcouru le Nord du pays, visitant les grandes villes, Fès, Meknès, Rabat, Marrakech. Les routes sont dans un état correct et permettent de rouler aussi bien que sur nos bonnes vieilles nationales, même avec une sportive. Bien sûr, on n'a pas attaqué les dunes...

Nous avons ensuite passé le col de Tizi n Tichka, à 2200 m d'altitude, en direction de Ouarzazate. Même en Afrique, il est des jours où il vaut mieux ne pas oublier son pull. En bas du col, un panneau "Barrière de neige" indique que l'hiver doit être aussi rude dans ces montagnes que dans les nôtres.

De l'autre côté de la chaîne de l'Atlas, nous avons découvert le sud marocain, et là, la magie commence... On se croit sur une autre planète, le décor est somptueux. Si vous ne devez voir qu'une partie du Maroc, baladez-vous dans la vallée du Drâa, vers Zagora. Les montagnes sont ocre presque mauves, puis au détour d'un virage, on découvre une oasis aussi verte qu'un terrain de golf anglais. Parfois, accroché à un rocher, apparaît un massif de fleurs roses. On traverse ensuite un désert de cailloux noirs, pas si désert que ça, car il n'est pas rare de voir au bord de la route,



après des dizaines de km, un homme seul avec quelques chèvres, perdu au fin fond de nulle part. Là bas, le temps et les distances ont des valeurs bien différentes.

Nous sommes ensuite passé par Erfoud, Errachidia, les gorges du Ziz, Midelt, par des routes d'altitude, entre 1500 et 2000 m. J'ai touché la neige marocaine ! Sur le bord de ces routes, on voit parfois des murs ajourés pour casser le vent. Décidément, il doit faire froid ici l'hiver. Nous sommes passés à quelques km de Mischliffen, où il y a une station de ski. Peu après, à Ifrane, nous avons bu un verre à l'hôtel Le Chamonix !

Nous avons ensuite rejoint Fès, retrouvant ainsi une région avec de grandes villes, puis retour à Tanger pour reprendre le bateau.

Ma Voxinette s'est bien comportée tout au long du voyage. Bien sûr, elle a chauffé un peu dans les grandes villes, mais pas plus qu'ici. Elle n'a pas trop été non plus perturbée par l'essence marocaine, qui provoque sur certains moteurs des fumées bien noires. L'un des motards du groupe est venu en trike, autant dire que la Voxan est passée inaperçue.

Bruno FIOCCONI

Moto Tour 2003

Cette année est la renaissance d'une course mythique, que dis-je, incontournable, sensationnelle et qui passe sûrement pas loin de chez vous.

Et oui, c'est le renouveau du Moto Tour !!!

Et devinez quoi !!!!

Une Voxan y participe en équipage privé, et un membre du VCF fera la course également, mais pas sur une Voxan.

Il est prévu des étapes, des courses de nuit, des rencontres, alors sautons sur l'occasion pour nous retrouver et soutenir ces courageux motards !

Si une étape passe par chez vous, merci de nous prévenir, ainsi nous pourrions tous nous retrouver un après midi ou un soir dans la bonne ambiance du Moto Tour !

Voici le détail des festivités :

Dimanche 5 Octobre : Paris - Tours : 250 km et une première spéciale.

Lundi 6 octobre : Tours - Montluçon : 400 km avec une première épreuve sur le circuit du Mans, ensuite spéciale autour des étangs de Sologne.

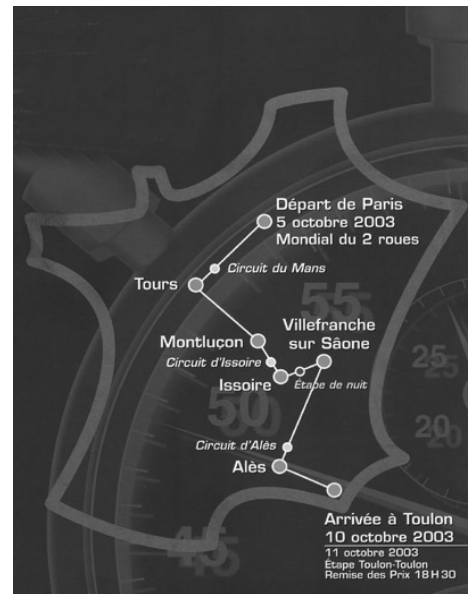
Mardi 7 octobre : Montluçon - Issoire : 250 km, première journée de montagne, en longeant le Puy de Sancy. A Issoire étape de nuit de 150 km.

Mercredi 8 octobre : Issoire - Villefranche sur Saône : 230 km. Etape 100% montagne avec la traversée des Monts du Livradois.

Jeudi 9 octobre : Villefranche sur Saône - Alès : 450 km avec traversée de l'Ardèche et des Cévennes.

Vendredi 10 octobre : Alès - Toulon : 420 km passage sur le circuit d'Alès puis direction le Mont Ventoux, ensuite descente sur Toulon par la Roquebrussanne.

Samedi 11 octobre : Toulon - Toulon : deux spéciales inédites sur le Mont Faron avant le podium de l'arrivée.



Ness@qui-sera-à-Issoire...

Histoire du VCF

5ème épisode

Le VCF se démène pour que VOXAN ne disparaisse pas et le « scoop » d'avant Noël...

Le mois de décembre

Une nouvelle réunion se tient aujourd'hui à la mairie. Sont présents deux membres du VOXAN Club de France, le maire et ses directeurs ainsi que deux des cadres de l'usine. Le point est fait sur l'évolution du dossier depuis la réunion précédente (lundi 26/11).

Un plan de reprise des actifs a été déposé le 05 décembre par les salariés, avec le concours d'un industriel. Des particuliers, rassemblés dans une Société Civile d'Investissements à Capital Variable (SCICV) seraient également présents dans le capital. Un représentant de cette société aura vocation à siéger au conseil stratégique de l'entreprise Voxan nouvelle.

Une association pour la Sauvegarde et le Soutien de la Moto Française, distincte du VOXAN Club de France, donnera accès à cette société qui n'appellera pas de fonds auprès du public. Seuls les membres pourront apporter des fonds.

Le montant de la part oscille entre 100 et 200 Euros.

Il s'agit à cette heure de la seule solution officiellement connue. Elle est basée sur des objectifs plus modestes. Si elle est acceptée par le Tribunal de Commerce, elle permettra à Voxan de continuer à exister et à se développer. Elle maintiendra la gamme actuelle en intégrant le modèle haut de gamme VB1.

LA SCICV a vocation à être un partenaire stable à long terme pour l'entreprise. Elle pourra renforcer l'autonomie de l'entreprise Voxan envers les financements extérieurs par l'apport en compte courant de fonds.

Le VOXAN Club de France continue, par ailleurs, des recherches sur d'autres pistes sur lesquelles rien ne peut être actuellement exposé.

Voici un article sorti du site : l'usine nouvelle

Usine Nouvelle > le quotidien des usines > 'article' LE QUOTIDIEN DES USINES > AUTOMOBILE L'italien Merker-Yshima prêt à reprendre Voxan 21/12/2001 Capital

« Mercredi, soit deux jours avant le délibéré du Tribunal de commerce de Clermont-Ferrand, le conseil d'administration de la société MerkerYshima, basée en Italie à Tocco da Casauria, a validé l'offre de reprise que l'on n'attendait plus, pour le fabricant français de motos Voxan. Cette entreprise, filiale du holding à capitaux suisses et allemands Tectagon, est spécialisée dans la fabrication de remorques pour les poids lourds. Elle emploie près de 700 personnes, en Italie mais aussi en France, en Allemagne et en Suisse. Son offre assortie d'un chèque de 152 450 euros, prévoit de conserver les 120 salariés actuels sur le site d'ISSOIRE dans le Puy De Dôme. Le business plan prévisionnel envisage un investissement de 30,5 millions d'euros sur trois ans avec une commercialisation à terme de 20 000 à 30 000 motos en Europe. MerkerYshima souhaite par ailleurs transférer l'activité de Voxan sur un nouveau site à ISSOIRE, reprenant ainsi le programme du fondateur de la marque, Jacques GARDETTE. La décision définitive par le tribunal de commerce sera rendue le 11 janvier.

Vincent RIBEROLLES »

Suite au prochain numéro

PRÉCISIONS SUR LES KITS MOTEURS VOXAN

Les Voxan génération Cazeaux ont des améliorations moteur portant sur la fiabilité par rapport aux Gardette (en résumé, il y a la faiblesse de la distribution sous 3000T/mn et les chauffes moteurs en ville). Vous êtes donc nombreux à vous demander s'il faut oui ou non acheter l'un des kits moteur pour votre Voxan Gardette (voire la revendre pour une Cazeaux) ?

Donc c'est quoi ces kits ?

- Le kit DISTRIB (il change principalement les patins de chaînes de distribution) : il coûte 58 € ttc
- Le kit EVO (il contient le kit DISTRIB + les nouveaux joints de culasse + les nouveaux gicleurs d'huile bas / haut moteur) : il coûte 149 € ttc.
- Le kit VASE EXPANSION (déjà sur les Scrambler): il coûte 59 € ttc (même prix Road ou CR mais pièces différentes).

Il faut aussi ajouter la main d'œuvre à votre charge, soit 12 heures au moins pour le kit EVO et probablement une bonne moitié pour le kit DISTRIB.

Ensuite tordons le cou à quelques idées reçues

Les Gardette peuvent devenir très proches des Cazeaux grâce aux kits Voxan car tout se monte à part deux points cités ci-après. Coté SAV, les kits, tout comme la majorité des pièces détachées d'ailleurs, sont dispo à l'usine (on vous le dit car on a remarqué que certains concessionnaires ne prenant pas la peine d'interroger Issoire, la réponse est « faudra 3 semaines mon bon Monsieur », alors que la normale, c'est environ 48H).

Les deux points particuliers absents de ces modifications sont un clapet de décharge d'huile différent (pas la même valeur de tarage) et une pompe à eau de meilleur rendement (moins de pertes de charge). Coté clapet, il n'est malheureusement pas démontable sans risque de casser les carter moteur (filetage conique et très peu de matière autour). Par contre pour la pompe à eau, une petite modif à venir de son couvercle va permettre d'approcher les valeurs de la nouvelle pompe (on vous en reparlera plus tard). Il est aussi probable que ce nouveau couvercle soit bientôt détaillé en pièces détachées.

Ca marche comment question SAV ?

Commandez un kit se fait via son concesse en ouvrant un dossier de garantie. Non pas que le kit soit pris en garantie mais s'il on constate lors de la pose qu'il y a des choses abîmées hors notion d'usure (arbres à cames, ...), alors ces pièces seront en général fournies dans le cadre de la garantie, que la machine soit encore ou non couverte. Et là on peut tous applaudir très fort Voxan car Issoire est vraiment très proche de ses clients (mieux encore que chez BMW !). Par exemple, en cas de rupture du tendeur, il est impératif d'ajouter dans la demande de garantie le piston et les soupapes qui ont cognés, car même si en apparence ça n'est pas tordu, un contrôle métrologique montrerait que c'est déformé de quelques centièmes, mais de trop ! Issoire le sait parfaitement.

Quel kit choisir alors ?

En fait, ça sera selon l'utilisation de votre Voxan et de son kilométrage. A vous de juger s'il est opportun de le monter rapidement, plus tard ou jamais ? Nous connaissons des machines sans qui ont dans les 40Mkm et des machines avec à 10, 20 ou 30Mkm, ceci étant variable en fonction des éventuels incidents moteurs rencontrés (pour ceux ayant eu la casse du ressort du tendeur de distribution, les kits sont une évidence). La différence de main d'œuvre semblant porter sur 6 heures environ, à la longue, le kit EVO se justifie. Cependant, pour qui fait peu de ville et peu de km, le kit DISTRIB fait l'affaire et on peut plus tard compléter lors d'un entretien plus important (par exemple à 50Mkm lors du changement des chaînes de distribution). L'important est d'avoir un moteur avec des pièces d'état homogène et de savoir reporter une opération selon ses finances à mon humble avis.

On a donc le choix entre monter soit même le kit ou le faire faire par le réseau. Dans la 1ère hypothèse, faut savoir qu'il vous faudra tomber le moteur et le démonter jusqu'aux joints d'embase. A vous de sentir votre compétence en la matière. Par contre, peu d'outillages spéciaux sont nécessaires hormis l'extracteur du rotor d'alternateur et sa clé coudée de 40, voire à la rigueur la clé d'embrayage. S'il est envisagé que le VCF investisse dans l'achat de deux jeux d'outillages pour des prêts aux membres, en attendant faudra soit les acheter, soit les copier (faut un pote tourneur), soit se les faire prêter ou louer par le concesse s'il le veut bien.

Que trouve-t-on dans les kits ?

En prenant pour base le kit le plus complet, l'EVO, vous aurez :

- les deux patins mobiles nouveau modèles (armature alu et non plus tout plastique)
- les deux nouveaux joints de culasse (plus de trous pour les passages d'eau)
- les deux nouveaux gicleurs (calibrage plus serré pour limiter le débit d'huile en haut, donc plus de pression d'huile sur les cames, et plus de débit en bas sur bielles & vilo)
- les deux joints d'embase inchangés
- tout un paquet de joints inchangés (joints toriques de logement filtre à huile, ..., joints de couvercles droit & gauche, ..., joints cuivre des couvercles de distribution, ...) & quelques serflex pour les durites d'eau

Par contre, il n'y a pas :

- les ressorts des tendeurs (tendeurs & ressorts sont inchangés, mais prenez 2 ressorts neufs, c'est pas cher)
- les chaînes de distribution (préconisation Voxan = tous les 50Mkm, le jeu vaut environ 185 / 200 €)
- les pastilles de réglage du jeu aux soupapes (idem Aprilia RSV ,...)
- le joint torique de la pompe à eau
- le filtre à huile et ses joints (dit kit vidange à commander séparément)
- la notice de montage !

Quelques remarques s'imposent

Les Cazeau ont des tendeurs différents : en apparence oui mais en fait d'un autre fournisseur. Le système interne est techniquement identique, ce qui est logique puisqu'ils ne sont que la conséquence d'un mauvais guidage des chaînes de distrib (et non la cause comme trop souvent pensé). Et puisque vous remontez tout ça nickel, mettez deux ressorts neufs en n'oubliant pas qu'ils doivent être montés avec 4,5 tours de précontrainte.

Pour les chaînes de distrib, les changer alourdit l'addition mais ça dépendra et des points durs constatés et de l'arc mesuré (usure latérale des axes de chaîne en tenant la chaîne horizontalement pour mesurer la flèche – pas de valeur limite donnée par Issoire mais 40/45mm relevés sur une neuve et 45/50mm sur une de 20Mkm).

Le joint torique du carter de pompe à eau vient avec la pompe, donc normalement, on ne l'abîme pas au démontage et on peut le remonter tel quel (les anxieux rajouteront de la pâte à joint).

Les axes des patins mobiles sont respectivement derrière le pignon de vile pour le cylindre avant et derrière l'alternateur pour le cylindre arrière. D'où dépose nécessaire par les couvercles de l'ensemble alternateur / roue libre de démarreur (coté gauche) et de la transmission primaire / embrayage (coté droit). Les patins s'enfilent verticalement par le haut des puits de chaînes de distrib et non pas en forçant par les cotés en voulant enfilez par le bas.

Les gicleurs d'huile se trouvent sous les joints d'embase, dans un forage brut de fonderie situé près des puits de chaînes de distrib. Ce forage est incliné pour aller sur les paliers de vile. Il est probable que votre moteur n'ait aucun gicleur mais comme certains en avaient ... Les gicleurs se montent à n'importe quelle altitude dans les forages (le plus facile, c'est en haut juste sous le joint d'embase). Ils ont un coté fileté M4 intérieur, l'autre lisse. Le filetage est à diriger vers le haut car c'est en insérant une longue vis M4 dans le forage qu'on les extrait. Un petit joint torique fourni est à placer autour du gicleur avant de le mettre en place.

Coté culasses, vérifiez l'état de vos arbres à cames. Certains sont en fonte, la majorité en acier. Dans tous les cas, la couleur aux points de contacts (sommets des cames) doit être uniforme. Avec l'ongle, chercher d'éventuels creusements. S'il y en a, à changer, normalement pris en garantie par l'usine. Regardez aussi les portées des arbres à cames, ça ne bouge pas mais s'il y a quelques micros rayures, ébavurez les et finissez à la pâte à roder. Contrôlez le bon coulisement des poussoirs (pas de rayure) et la planéité des portées face aux cames (parfois ça se déforme en dôme au niveau de la pastille). Inspectez aussi vos soupapes en les décollant des sièges ou en les démontant. Remplacez éventuellement les joints de queues de soupapes d'échappement (ils chauffent !).

Au remontage des tendeurs distribution sur les culasses, vérifiez bien que vous conserviez votre calage de distribution et qu'il n'y ait pas eu une dent de sautée car en mettant le tout en tension, ça peut arriver. Un contrôle à blanc est indispensable en faisant tourner le moteur à la main par une clé à pipe prise sur le pignon de vile ou celui d'alternateur. Pas de claquement suspect ou raclement. Si vous avez un compressiomètre, ça permet en plus de vérifier si chaque cylindre comprime pareil (bonne étanchéité des soupapes).

N'oubliez pas que les joints ne se montent pas à sec et qu'il existe des produits professionnels excellents (gamme Loctite par exemple). Et à défaut, l'huile moteur ou l'huile de lin sont encore dans le coup.

Dernière précision sur le kit vase d'expansion : pas obligatoire mais bien pratique. Il ne sert qu'à compléter automatiquement une éventuelle baisse de niveau au radiateur (à concurrence de la capacité du vase). Le liquide dans le vase n'augmente donc pas la capacité du circuit même si plus de liquide est effectivement embarqué. Il ne participe pas au refroidissement tant qu'il n'est pas admis dans le circuit. C'est le clapet du circuit (bouchon de radiateur) qui régule. Le montage se fait en 1 heure, toute la visserie et tuyauterie est fournie avec un petit plan. Il faut juste se rappeler que le point bas du vase va au piquage sous le bouchon de radiateur et que la durite de mise à l'air qui y était est remplacée par la durite partant du point haut du vase (c'est la nouvelle mise à l'air).

Vous connaissez maintenant les tenants & aboutissants de ces opérations. Il n'était pas question ici de détailler la méthode exacte de démontage mais de vous faire « sentir » ce que ça implique. Pour ceux ayant accès à Internet, il y a des photos complémentaires sur <http://www.motolegend.org> et bientôt sur le site du VCF.

En conclusion, je dirais que ça n'est pas super compliqué mais faut déjà avoir un peu tâté de la méca pour s'aventurer dans les tripailles du Voxan.

Bonne route.

Zen@comtech

V72 chez les concessionnaires

A compter de ce numéro 10, nous allons distribuer le V72 aux concessionnaires. Le but est de les informer de nos travaux, de l'information que nous vous transmettons afin que tout le monde soit sur un pied d'égalité.

Cette décision, prise avec le plein accord d'Issoire, aura nous l'espérons un effet positif sur les relations usine/concessionnaires/clients (nous !), dans la mesure où chacun saura ce qui se dit chez l'autre. Aujourd'hui, l'usine et le club fonctionnent main dans la main, et nous voulons conserver cet état de choses, extrêmement positif et porteur d'avenir.

A l'inverse, nous sommes parfois mal perçus par des concessionnaires, l'effet club comme le HOG chez les shops HD par exemple, et le fait de les mettre dans nos « confidences » devrait, nous l'espérons, atténuer les mauvaises impressions de certains, sachant que telle n'est pas notre volonté, mais que nous voulons simplement faire avancer les choses de la meilleure façon pour toutes les parties !

Par ailleurs, nous ne participerons pas officiellement au Mondial, contrairement à ce qui est annoncé dans ce numéro. Les concessionnaires ont convaincu Issoire que le business devait se faire en-dehors du club, dont acte !

Didier Renoux, le Collector de la Com'Communication.