

N. 11 - Novembre 2003

EDITO

VOXAN CLUB DE FRANCE ... ou d'EUROPE ?

L'Europe, on nous en a longtemps parlé, du moins du point de vue politique. Tout serait plus simple, l'Euro serait la solution universelle...

Mais au quotidien, quel changement pour le motard lambda ? Et quand le même lambda est membre du VCF, ça change quoi ?

Eh bien, j'ai un début de réponse...

L'Europe, c'est l'ouverture des frontières, qui fait que nos membres Pierre-Jean de Bruxelles, Pierre d'Allemagne, Oliviero d'Italie, Denis du Luxembourg ou Jean-Jacques de Hollande, peuvent nous rejoindre sans croiser un douanier, par des autoroutes à numérotation européenne (si, si, parfois ils prennent l'autoroute !).

Nous pouvons leur écrire avec (presque) le même timbre. Ils peuvent payer leur cotisation par virement, vive l'Euro ! Nous aurons un jour les mêmes limitations de vitesse (euh, allemandes svp M. Sarko...). On espère que bientôt, le téléphone pour les appeler sera moins cher, de toute façon il y a Internet...

Et surtout, nous nous comprenons, car nous parlons tous la même langue : celle de la passion pour les motos Européennes, et en particulier Française !

La passion pour nos motos françaises ne connaît pas les frontières, nous le savons. Le succès des VOXAN à l'Ace Café fut immédiat, et notre visite chez l'Importateur VOXAN en Allemagne nous l'a prouvé une fois de plus : un Café-Racer allemand arborant fièrement en compétition les couleurs françaises et le slogan « Bonjour vitesse, adieu tristesse », croyez moi, ça fait chaud au cœur.

Nous ne nous sommes pas battus pour rien, et VOXAN ne connaît pas de frontières. Vive l'Europe des motards !

Nadia

COTISATIONS

Ca y est, vous pouvez renouveler vos cotisations.

Elles sont dès maintenant valables pour toute l'année 2004.

Trois jours au Mondial

Comme de nombreux Voxanistes et comme nombre d'adhérents, je suis allé au *Mondial du 2 Roues* admirer le retour de VOXAN au premier plan.

Elles étaient toutes là et tout le monde pouvait les toucher, les enfourcher sauf, bien sûr les deux modèles phare de la marque : **la VB1 Evo et la magnifique Black Magic**. Je ne reviendrai pas sur les modèles mais je voudrais insister sur l'engouement suscité par le retour de la marque au salon.

Trois jours passés au salon à écouter, discuter, vanter la satisfaction de piloter ces machines, essayer de faire passer la passion qui nous anime sont réellement un vrai bonheur. Lundi, le jour où les garages sont fermés, comme mardi et jeudi m'ont permis, ainsi qu'à l'équipe d'Issoire d'évaluer le travail abattu depuis la reprise. Le challenge était important et le résultat est au dessus de leurs espérances, je n'en doutais pas ; le stand est littéralement pris d'assaut. Moi, comme Thierry, Michel, Didier, Philippe et tant d'autres du VCF sommes là pour parler et raconter les VOXAN. Les visiteurs sont attentifs à nos remarques, sur la position, le confort de conduite, l'autonomie de chameau des Vox ; ils sont littéralement accrochés, essayant les différents modèles, demandant des renseignements techniques, partant avec les nouvelles publicités après avoir demandé où ils pouvaient essayer un VOXAN, puis revenant encore sur le stand. Que du bonheur de savoir que **bientôt il y aura beaucoup de VOXAN sur les routes...**

J'ai profité du salon pour aller rencontrer des exposants au nom du VCF.

Side-Bike et son sympathique directeur m'accueillent et nous évoquons la préparation de la prochaine Assemblée Générale : d'ores et déjà, vous pouvez noter dans vos agendas que l'AG se tiendra aux Karellys le week-end de la Pentecôte 2004. Le but est de rassembler au même endroit le maximum de Clubs de motos françaises et de communiquer largement auprès des médias cet événement.

Je voudrais aussi vous faire partager une petite anecdote qui m'est arrivé : je sortais des toilettes et je me retrouve face à Dominique Meliand, le patron du SERT, vainqueur du dernier Bol d'Or. Il me dit avec un sourire :

« - Bonjour alors comment ça va VOXAN ? (J'ai mon t-shirt du VCF)

- Bonjour, félicitations, (je suis un peu confus, que dire à un si grand personnage ...) mais je ne suis pas de l'usine, juste du club.

- Je sais très bien qui vous êtes, c'est très bien ce que vous avez fait... »

Ce que je veux vous dire est que le **VOXAN Club de FRANCE est reconnu** et, semble-t-il, apprécié dans le monde de la moto et chez les professionnels. Se balader dans les allées du salon avec le T-shirt du VCF permet de rencontrer rapidement les exposants et de recevoir le meilleur accueil. Le travail abattu depuis deux ans par tous porte ses fruits. Nous ne pouvons que être fiers de ce fait. A nous de continuer dans ce sens.

fil@

Week-end chez les Rosbifs

(du 12 au 15 septembre 2003)

Youpi, ce matin **départ pour l'Ace Festival** (Festival Rock n'Roll et moto à Londres puis Brighton).

La météo avait annoncé 4 jours de grand bleu, ben on va commencer par une demi-journée de flotte... Comment ça, ça protège que dalle une Voxan ? Tafoies ! Passons rapidement sur la route (avec Michel, mon VB1 et le Scrambler d'Hélène), pas très intéressante de Rueil au port de Calais, où on a rendez-vous avec les potes pour prendre le bateau. Bonne nouvelle : le temps s'améliore, y va même faire plus beau de l'autre côté du Channel que chez nous ! Le monde à l'envers...

Petit à petit, arrivent Philippe (CR gris), Pierre (Road jaune dit "Mr 100.000 bornes"), Davy (CR gris), et les autres (voir liste des participants à la fin de cette bafouille) La traversée se passe tranquillement... au bar. Rassurez-vous, il reste 150 bornes à faire, nous ne repartirons pas bourrés comme des coings !

Débarquement express à Douvres, une partie du groupe reste sur place, à attendre le Club 59, Michel et moi prenons directement la route de l'Ace Café pour préparer l'arrivée et l'emplacement du VCF. **Alors là !** La circulation dans le sud-est de l'Angleterre une veille de week-end, c'est l'enfer, le cauchemar, pire que tout ce que vous pouvez imaginer ! En plus, le GPS nous donne la route la plus "courte" (en distance), ce qui nous donnera l'occasion de traverser la totalité de Londres du sud-est au nord-ouest, avec ses quartiers pakistanais, indien, africain, chinois, etc... et une circulation démente.



Enfin, bref, on arrive finalement à l'Ace Café en fin d'après-midi, il y a quelques motos mais pas tant que ça, en fait.

Quant à **l'Ace Café lui-même**, opinion personnelle, je m'attendais à une sorte de monument de l'histoire de la moto, chargé d'histoire et d'émotion, et ben... c'est un bistrot à routiers, en bordure du périphérique nord de Londres, bruyant, rempli de pochetrans (et ça ne va pas s'arranger avec l'arrivée des motards), avec un grand parking sur lequel les motos commencent à arriver.

Un groupe de 3 Voxanistes de Haute-Marne arrivent, suivi des nos amis abandonnés plus tôt à Douvres (faut suivre, enfin...), et de la seule BFG présente (Didier "Grande Gueule" Isabelle himself).

La nuit tombe, le froid aussi, et la soirée commence, mélange de beuverie, de bouffe pas terrible (pour être poli...) et de Rock n'Roll (ça c'est beaucoup mieux !).

Sur le parking, à côté d'une dizaine de Voxan alignées comme à la parade et qui attirent les foules, surtout le VB1 (faut bien que je me félicite moi-même, personne ne le fait jamais, snif, c'est trop injuste etc... Caliméro), on trouve de belles brêles "classiques" Triumph Bonneville, bien sûr mais aussi BSA, Vincent, trikes en tout genre et d'un parfait bon goût comme celui imitation "Guerre du Golfe 2" avec même son M16 en plastique et ses munitions en carton-pâte, avec mécanique et châssis de Reliant (la petite voiture en plastique à 3 roues, populaire ici pendant les années 70). Certaines TRES belles machines avec cadre nickelé, freins sur moyeux coniques, jantes Borani, chromes impeccables...

Quelques litres (pardon, pintes) de bières plus tard, décision est prise de se retirer avec dignité pendant que c'est encore possible !

Pour la nuit, départ pour les B&B et hôtels pour certains, sur le parking pour ce qui nous concerne, Michel et moi. Ben, y va pas faire chaud, et d'ailleurs, on aura un 'tite voix éraillée le lendemain (comment ça, ça doit être la bière ?)...

Samedi matin, réveil en fanfare quand le périphérique se réveille (faut dire qu'en prime il y a une voie de chemin de fer à 40 mètres et on se trouve dans l'axe des pistes d'un aéroport...), toilette expresse et petit déj à l'anglaise ou à la française pour les ceusses allergiques à la sauce tomate sur des fayots, le tout sur des toasts bien gras... Le temps est superbe, les motos arrivent par dizaines, **les Voxan sont maintenant 14** (oui, quatorze !), un VB1, des Café Racers, des Roadsters et un Scrambler. Dont une Voxan néerlandaise ! Papoti papota blablabla avec les motards, en général très intéressés par nos machines (qu'ils ont pour la plupart vu seulement dans la presse). *Si on avait pu prendre des commandes, on en aurait vendu au moins une centaine.*

Départ en convoi pour le **Musée de la Moto de Londres** (non, PAS celui qui a brûlé...), qu'on a fini par trouver après environ 56 demi-tour tellement on s'est paumé dans Londres... Petit musée (par la surface) mais grand musée (par l'importance ou la rareté des machines présentées). On y verra bien sûr tous les modèles célèbres des grands constructeurs anglais, mais aussi des prototypes, tels que Triumph twin double ACT ! Vraiment un très bel endroit à visiter.

ACE CAFE ...

Après le musée, retour à l'Ace Café puis, pour certains, départ pour le centre de Londres (quartier de Piccadilly) pour y déjeuner (dans un resto italien, on est pas fous !) Puis pour y faire la sieste (dans Green Park, plus green du tout en raison de la sécheresse là-bas aussi...). Notez qu'une sieste en plein cagnard en plein centre de Londres, c'est pas tous les jours... Avec les vapeurs de la veille au soir puis ce qu'on s'était mis dans le cornet à midi, ben on a dû sonoriser le parc avec allégresse...

Retour à l'Ace pour le "dîner", et surtout pour le concert Rock, qui durera jusqu'à tard dans la nuit, avec de très bons groupes, et des moins bons... Mais, la bière aidant, on les a finalement tous trouvés très bons !

Le lendemain, après une nouvelle nuit sur le parking (vous vous souvenez ? Faut suivre, enfin !), la voix de plus en plus éraillée (+ rhum pour certains), petit déj/toilette express puis regroupement pour le départ pour Brighton. Une étape d'une seule traite, de, devinez... 120 km d'un coup, sans pose bistrot, remarquable, non ? A Brighton vers la fin de la matinée, nous arrivons à nous créer un "espace Voxan" où toute la gamme sera exposée. Il y aura **au total 14 Voxan livrées à l'amour et la curiosité du public.**

Pour ceux qui ne connaissent pas **Brighton**, c'est un peu le Deauville anglais, sans les planches mais avec une promenade de plusieurs kilomètres de long, assez large pour pouvoir exposer des milliers de motos sur 3 rangées + les marchands de frites et d'accessoires et les clubs de moto anciennes ou classiques.

Sous un soleil de plomb (eh oui...) nous organisons notre permanence autour de nos brûles, ce qui nous permet de déambuler parmi **des milliers de machines** sans aucun intérêt (Harley, japs diverses...), des centaines de machines intéressantes (anglaises à 90%) et quelques dizaines de véritables joyaux, motos centenaires mais en parfait état.

Il y a même un important rassemblement de mod's (genre de scootéristes amateurs d'accessoires et de belles fringues). Le monde étant tout petit, décidément, je croise même quelques collectionneurs français de ma connaissance, dont le propriétaire du Musée de Nyons (à visiter absolument ! Ça se trouve à peu de distance de Vaison-la-Romaine, mais dans la Drôme).

Vraiment une belle journée, nous arriverons même à faire un excellent repas de midi ! Et pour certains, à tremper les pieds dans la Manche, finalement pas si froide. La fin de journée arrivant, nous devons prendre la route de Rye, où se trouve notre B&B (chambres d'hôtes, pour les non-comprenants), charmante route côtière, étroite et piègeuse à souhait, où certains verront le naturel revenir au galop et se prendront à rouler côté DROIT de la chaussée, ce qui peut poser quelques soucis...

Rien à dire de particulier sur Rye, jolie cité médiévale de la région d'Hastings (où nos ancêtres ont mis la pilée aux anglais, quand même...), si ce n'est que je vous invite à éviter soigneusement le Fish&Chips situé face à la gare... En

revanche, très bon restaurant indien ! Nuit courte au B&B puis nous reprenons la (courte) route qui va nous mener au port de Douvres, pour prendre le bateau du retour...

Traversée sans histoire, sans même squatter le bar, et débarquement à Calais pile-poil à l'heure. Un bref stop pour la photo de famille (enfin, pour ceux qui ont attendu...), se recaler du BON côté de la route, et retour vers nos pénates !!

Pour ceux que ça fait baver, y zavaient ka venir !!



Goldorak

EN VRAC : Les participants à CE PREMIER WEEK-END HORS DE FRANCE étaient :

Philippe Aller (vous savez, not' bon président... en Café Racer)

Didier Bernard (Dit Dib, venu de Marseille avec sa compagne, en Café Racer)

Jean-Pierre Bondu (qui avait obtenu une permission de son nouveau Boss, en Café Racer)

Béranger Dortel (et son épouse, en Roadster)

Davy Gambino (avec son casque ex-Agostini et son Café Racer) et « toujours sans compagne NDLR »

Michel Houard (Ze Membre d'honneur n°1, avec le Scrambler de sa compagne Hélène)

Pierre Laurent (avec son Roadster dont nous attendons tous impatiemment de fêter les 100.000 km !)

Pascal Lelaquais (dit Goldorak, moi, en fait... avec mon VB1)

Emmanuel Turchiuli (et son Roadster)

Jean-Philippe Vassiliakis (Dit Zorba, avec son Roadster)

Jean-jacques Van Broekhoven (avec sa compagne, venu des Pays-Bas avec son Café Racer)

Plus trois bon petits gars de Haute-Marne, venus en dehors de l'organisation VCF (tous trois en Café Racer)

Stéphane Dubuisson - Jean-Pierre Jadon - Jean-Philippe Werner

LE PORTRAIT DU MOIS : Michel HOUARD

Pour inaugurer notre nouvelle rubrique « Portrait du mois », nous avons choisi un personnage complètement sympathique, et vraiment atypique : Michel HOUARD est un pilier du VCF, qu'il a rejoint aux tous débuts, en rencontrant notre président Philippe aux Marronniers.

Il a été de tous les combats, retroussé ses manches sans arrêt pour le VCF, et est un ambassadeur infatigable de VOXAN. Interviewer Michel est toujours surprenant, dans chaque conversation j'apprends quelque chose. C'est pourquoi le résumer en une fiche signalétique, c'est trop réduire les multiples facettes de ce passionné de motos.

	Nom	HOUARD MICHEL
	Age	Pas d'âge (c'est lui qui le dit), né à Versailles
	Métier	Technicien de maintenance automatisée
	Ta première moto	125 GAUTHIER type GA, vers 16 ans (même par téléphone, je sens ses yeux qui en brillent encore)
	Expérience moto	A été mécanicien de compétition, en particulier en Championnat du Monde d'Endurance. Il dit que les résultats et classement importent peu. Seules la passion et les rencontres comptent.
	Autre passion	Collectionne tout sur Voxan, et aussi les pièces de monnaie et les muselets de champagne « quand il a la grippe ».
	VOXAN	Tout ce qui l'intéresse, c'est aider la marque, sans se prendre la tête avec des frimeurs qui se prennent la grosse tête (je cite).
	Ta VOXAN	Il n'en a pas personnellement, mais est le premier mec que je connaisse qui ait offert un VOXAN SCRAMBLER à sa femme pour Noël !
	Et ta femme ?	C'est la mythique « Belle Hélène », dont il parle sans arrêt... un Boxer VB1. (si vous l'avez déjà vu en VB1, c'est qu'il a des copains sympas qui lui prêtent les leurs)
	La moto de tes rêves	

Un jour, je lui ai demandé « Michel, tu pourrais m'avoir un VB1 pour exposer à Strasbourg ? ». Il m'a simplement répondu « **Oui, quelle couleur tu veux ?** ». Générosité et gentillesse personnifiée, il est un modèle de bénévolat, et a souvent donné de sa personne et financièrement pour aider le VCF.

Et par dessus tout, il a **une dose fabuleuse de culture moto**. Mécanicien de génie, il est incollable sur l'histoire de la moto, il connaît toutes les marques, les modèles, les années, la technique, les pièces... Tout juste si il ne connaît pas la couleur d'origine des salopettes des mécanos... hallucinant !

Parfois, vous ne découvrirez ses histoires qu'en comité réduit, il peut vous faire pleurer de rire autour d'une bonne table, nous l'avons souvent vérifié. Michel fait peu de cas de ce que l'on pense de lui, il avance à travers le temps sans se retourner, sans nostalgie, il aime aider et **aider Voxan, voilà tout !**

Lors de l'AG 2003, nous avons élu Michel « **MEMBRE D'HONNEUR N°1 du VCF** » et franchement, c'est peu de chose comparé aux immenses services qu'il a rendus au Club. Quand je pense qu'il a fait tout ça sans même être un jour membre officiel du Club...

Michel, merci pour tout !

Nadia

CARNETS DE NAISSANCE : DYNAMIC SPORT, le nouveau Voxan dans Paris.

Dynamic Sport fait partie du groupe Ardoin Saint Amand et Cie, fort de 5 magasins et un atelier, 4 dans Paris et 1 à Levallois, 2 BMW, 1 HD-Buell, 1 occasions + Yamaha, et Dynamic Sport. Tout récemment, le groupe vient d'acquérir La Folie Méricourt, Yamaha + Kawa.

Access Bike, qui faisait Ducati et Cagiva dans le groupe, a fermé à la naissance des Ducati Stores.

Le groupe existe depuis '79, est coté au second marché, et constitué de filiales juridiquement indépendantes.

Dynamic Sport est en réalité constitué de deux points, la vente Yamaha-Peugeot + service rapide au 149, rue Montmartre, avec 6 personnes, et l'atelier 21, rue Turgot dans le 9°, avec 7 personnes plus 2 apprentis.

DYNAMIC SPORT, suite ...

Ambiance, le magasin est récemment refait, moderne sans excès, la vitrine arbore d'ores et déjà les autocollants Voxan en complément des Yamaha et Peugeot. Cependant, la plus grosse enseigne reste Dynamic Sport, signe de l'indépendance du shop non exclusif, comme me le soulignera le patron un peu plus tard.

On entre, les gens sont souriants et accueillants, les motos et scooters neufs sont au rez-de-chaussée ainsi que l'atelier rapide et le bureau d'accueil, et un escalier mène au sous-sol où on trouve les TT, quads, accessoires, et occasions. Le tout dans une ambiance légèrement high tech, une visibilité de tout à tout moment : pas de porte aux bureaux, ouverts en permanence, baie vitrée donnant sur l'atelier, carrelage transparent pour voir le sous-sol depuis le rez-de-chaussée, tout est montrable, visible.

Je me présente à Michel Maxin, le patron des lieux, souriant et sympa lui aussi, qui accepte avec enthousiasme l'interview que je lui propose, tout en me signalant qu'il a déjà surfé sur le site VCF et envoyé un mail d'info au webmaster.

Un peu d'histoire, pour situer le personnage, ma première question, « **pourquoi Voxan ?** », appelant une longue, très longue réponse (en fait, ce sera la seule véritable question !).

Après un début de carrière dans un tout autre domaine, **M. Maxin** est venu à la moto par choix, pour rejoindre un domaine qui le passionne, quitte à diviser son salaire de l'époque par deux. 10 ans chez BMW l'ont formé à la culture orientée client et service, et comme il le dit « les yeux dans les yeux », il tient à se mettre à la place du client, avec tout ce que ça implique en termes de service ! On sent la volonté de travail en respect mutuel patron-employés-clients, et l'ambiance de l'équipe semble le confirmer.

Quelques expériences, y compris avec des marques comme Gilera, Rieju (!) et autres, plus tard, son goût pour les motos de caractère (on y arrive !) le mène chez Access Bike dans le 17°, l'ex magasin Ducati-Cagiva du groupe, qui avait en son temps la charge du parc presse de Ducati France. A cette occasion, il travaille avec Emile Ferré, à l'époque directeur technique chez Ducati France, et actuel commercial Voxan.

L'aventure Voxan commence à germer le jour de l'essai d'un Roadster chez PNM, mais il n'était pas possible à l'époque chez Access Bike de faire Voxan pour cause d'exclusivité Ducati (après l'arrêt des motos de la Sima) .

Quand M. Maxin prend la tête de Dynamic Sport, renouvelant à cette occasion la quasi-totalité de l'équipe, d'abord parce que quelques-uns d'Access Bike l'ont suivi, deux possibilités s'offrent à lui, sachant que le shop fait Yamaha et Peugeot :

Passer exclusif Yamaha, et devenir un vendeur volumique « vendeur de CG » (je le cite) ou prendre Voxan et conserver le côté **passion et motos de caractères** qui lui convient si bien, et avec laquelle il souhaite retrouver une clientèle de passionnés.

Le choix a été vite fait, fonction du côté passionnel de l'homme, et comme il a déjà connu des marques, disons, « spéciales », l'entretien de nouveautés comme Voxan ne lui fait pas peur. Comme il le dit, c'est une question de **volonté de service**, le reste vient tout seul. Il a quand même recruté pour l'occasion un mécanicien qui a déjà travaillé sur Voxan, et fait pleinement confiance à ses autres mécaniciens pour s'imprégner des formations dispensées par Issoire.

Aujourd'hui, les Voxan, l'enseigne et les autocollants sont bel et bien rue Montmartre, Michel Maxin et son équipe sont déjà vaccinés, le reste ne peut que suivre !

<http://www.dynamicsport.com>

149. rue Montmartre, 75002 Paris

01.42.33.61.82

Didier Renoux, Com'Communication VCF

TROPHEES GERARD JUMEAUX 4 et 5 octobre 2003 par Christine Galli

Ca rigole pas au VCF ! Premier contact à Montlhéry le 4 octobre, ils m'invitent au rendez-vous parisien du vendredi soir au Clairon le 10, et je me réveille le 11 au matin avec le compte-rendu des Jumeaux en charge. Bon, ben faut bien que quelqu'un s'y colle, et puis ça tombe à pic, ils souhaitent petit-un le regard d'un nouveau, petit-deux un point de vue féminin. Un vrai miracle que je sois là, ou la fatalité peut-être...

Samedi 4 octobre - 15 heures

Passé le contrôle des billets, l'entrée se fait en passant sous l'anneau, dans le bruit des motos qui tournent quelques mètres plus haut, drôle d'impression. A l'arrivée dans la zone des stands, plusieurs personnes me donnent spontanément la direction du stand VOXAN avec le sourire en prime, pas la peine de demander son chemin, le Café Racer est une vraie carte de visite.

Effectivement, le stand est repérable : des Café Racer, Roadster, Scrambler, pas de Multistrada, et un VB1, et même un Café avec un side. Y a du monde dans le stand, et l'accueil est plus que sympa. En dix minutes, j'ai quinze prénoms à retenir, du café et du Saint Nectaire à volonté, et mon Café Racer qui est le seul rouge pour l'instant est rangé en première ligne pour « l'expo ». Faut dire que la rangée de motos alignées attire du monde, y a pas à dire, ces motos font même rêver les adeptes des anciennes.

MONTHLÉRY ...

Le matos posé, c'est parti pour la tournée des virages vus du bord du circuit, et là, c'est impressionnant. Ça vrombit, ça freine limite, ça accélère sec, et ça penche par série de 20 à 30 motos, que du beau. On reconnaît facilement les habitués des circuits, voire peut-être de Monthléry, qui doublent tant qu'ils peuvent et dosent accélération et freinage à la limite. Et les autres qui font quelques tout droit dans les chicanes marquées avec des cônes, heureusement pas dans les virages à gravier. Mais le plus beau, c'est de voir les motos monter les unes à la suite des autres dans l'anneau, pour essayer d'attraper l'angle droit, tout là haut. Tout le monde n'a visiblement pas le moteur ou la technique pour grimper, mais quelques uns s'accrochent aux lignes les plus verticales pour redescendre en beauté prendre une chicane vite fait bien fait et doubler dans la ligne droite des tribunes.

Entre deux manches, la voiture balai s'amuse à monter l'anneau, pour vérifier que la piste est dégagée, et que la prochaine série peut partir. Et là, dans le silence qui suit ce dernier tour, on entend arriver une mobylette sur la piste, c'est Ben Laden sur la mobylette du Mollah Omar, Kalachnikov brandie en signe de victoire, enrubanné d'un kembouche (ou « 33 tours ») et fausse barbe noire accrochée aux oreilles, qui fait son tour d'honneur. Une image surréaliste après le passage de 20 bons gros bicylindres... On le retrouvera à la remise des trophées en fin de WE.

Retour au VCF en passant dans les **stands**, où se vendent des pièces, des accessoires, et où sont exposées quelques merveilles des années 60 à 80. Une minute de nostalgie devant une Yamaha 600 SRX, ma seconde moto, y a plus de 15 ans, elle a l'air tellement petite comparée au Café Racer, faut dire que j'avais les deux pieds à plat au sol, et que ça ne m'est plus arrivé depuis sur aucune moto (j'ai pas perdu des centimètres, plutôt gagné des cm3).

J'en ai profité pour parfaire un peu ma culture historique, avec l'expo sur l'histoire du circuit, à deux mètres du stand Voxan, et c'est d'autant plus intéressant que le circuit risque de fermer définitivement, l'homologation de la Commission Nationale des Circuits ayant été renouvelée en mai 2001 pour 4 ans seulement. Il a été construit en 1924 à l'époque des records et matches tout genre (voiture contre avion...), il fait 2,5 km pour l'anneau seul, et 12,5 km au complet (1 000 tonnes d'acier et 8 000 m³ de béton). Pour ceux qui souhaitent du vrai détail technique, je cite : « *dans les virages, la piste possède un profil concave en forme de parabole cubique à axe vertical et les raccordements sont tracés suivant une spirale logarithmique, ce qui constitue l'une des particularités de cet ouvrage* ». Pour ceux qui l'ont vu, c'est évident, pour les autres, **traduction : ça tourne, ça monte, et tu te bourres.**

Du stand, on va voir la dernière manche, celle des side-car. On se met à deux mètres de la chicane en fin de descente de l'anneau, et on regarde les singes alterner les virages, ils plongent en dehors du side, les épaules et la tête à 10 cm de la piste, ou se collent au pilote. Baquet à droite ou à gauche, de toute façon y en a pour tout le monde sur la chicane, **c'est du spectacle.**

En fin d'après-midi, j'apprend que demain y aura une manche réservée aux VOXAN !

Dimanche 5 octobre, 14 h 30

J'ai raté l'occasion de tourner sur le circuit ! **Les VOXAN ont tourné vers midi, ils étaient une vingtaine**, et ils ont encore les yeux qui brillent d'en parler deux heures après, quand j'arrive.

On me dit que le Café Racer avec side a tourné aussi, avec un passager, que David Hailwood a tourné seul avec un CR... bref j'ai tout raté.

Moi je m'en remettrai, mais j'en connais d'autres qui ont raté ça, et sans les nommer, ils ont eu du mal à digérer leur quatre heures ce jour là.

Le reste de l'après-midi se passe tranquillement au bord de la piste et dans le stand. Mon Café Racer se voit offrir des caches en métal usinés maison, pour remplacer ceux d'origines en plastique noir, vous savez les trucs ronds au niveau des cale-pieds, pas moyen de

retenir ce nom, promis la prochaine fois je note, la mécanique, c'est pas la marque du point de vue féminin (cf intro). Je passe commande de quelques accessoires à Michel : le livre sur Voxan, la montre Voxan, la parure de lit Voxan, ah non c'est vrai, rien dans la chambre, c'est un motif de rupture... C'est le bon moment pour connaître un peu mieux les personnes du VCF en chair et en os, après avoir lu tous leur mails sur le forum, mais pour retenir le prénom, le pseudo, le visage et la moto (pas faire d'impairs), **y a cafouillage dans le trombinoscope.**

En fin d'après-midi, le stand est plié, et on rejoint le public restant à l'entrée du circuit pour **la remise des trophées**. C'est pas vraiment ce qu'on pourrait appeler une cérémonie sérieuse et solennelle ! Les concurrents sont appelés à l'aide d'un mégaphone, certains sont partis, d'autres sont récompensés à leur place, et ils doivent choisir parmi les coupes étalées sur la table, y en a plein de toutes les tailles, toutes les formes, mais toutes sont recyclées et peintes en blanc pour faire neuf. Le duo du Clairon a droit à une coupe dans la catégorie side. L'ambiance est à la franche rigolade, la bande de gais lurons et d'habitues a l'air de connaître le rituel, les vannes fusent, et Ben Laden vient nous annoncer la mort du pape (je vous rassure, depuis il a fêté son jubilé). Tant de bonne humeur et les joues rouges, on pourrait presque croire qu'ils ont bu de l'alcool !

19 heures, retour par l'autoroute avec les inévitables bouchons du dimanche soir (l'une des joies de la vie parisienne), en pensant déjà aux **Trophées 2004**.

PS de Pierre (passager habituel du CR) :

« J'ai enfin réussi à voir un match de rugby tranquille le samedi après-midi, merci le VCF »



LE REFROIDISSEMENT MOTEUR

Avec ces temps de fortes canicules estivales est venue aussi l'idée de monter un radia additionnel d'huile ou un radia d'eau plus grand, déjà que le moteur Voxan chauffe en temps normal !

Idée séduisante mais réfléchissons donc comment ça marche ces bazars ?

1) Eau plate ou eau gazeuse ?

Il faut garder à l'esprit que le premier fluide évacuant les calories est l'eau et non l'huile sur un moteur à refroidissement liquide (l'huile c'est d'abord pour lubrifier). Donc ça paraît logique de commencer par là et c'est justement ce que propose le kit EVO avec le nouveau joint de culasse permettant un plus grand débit d'eau. Qui plus est, Issoire a modifié la pompe à eau sur les modèles Cazeaux (meilleur ajustage du couvercle de pompe donc moins de pertes de charge et meilleur débit). Comme le fournisseur d'Issoire ne peut détailler les morceaux de la pompe, on étudie comment le réusinier pour avoir les mêmes performances que les Cazeaux (montage d'usinage à réaliser assez tordu pour arriver à la précision voulue). A suivre.

2) Mets de l'huile petit homme !

En général les radia d'huile ne servent vraiment qu'en compétition. Des machines sont certes commercialisées avec comme les gros roadsters japonais 4 cylindres à air (moteurs déjà volumineux malgré des cylindres très rapprochés donc pas vraiment possible de les grossir encore avec des ailettes) ou comme certains gros twin hyperparts (TL, 916, ...) dont l'image les destinent aussi à un usage circuit (un usage route, c'est tout de même assez loin de ce type de sollicitations). Son absence sur les Voxan est certainement un choix économique et comme tout choix, on peut le critiquer. Cependant, Issoire envisagerait le montage d'un radia d'huile dans le futur mais quand ? Est-ce en fait réellement justifié dans la mesure où aucune Voxan n'est ciblée compétitive et qui plus est, en ville où ça chauffe, la vitesse est faible donc l'échange thermique pas terrible par rapport à ce que ça implique techniquement. On notera d'ailleurs que sur les Ducati, s'il y a un radia d'huile, il y a aussi un calostat pour shunter le radia sous une certaine température de fonctionnement, ce qu'on ne retrouve pas chez Guzzi par exemple (les proprio en hiver mettent un carton devant le radia d'huile sinon le moteur n'aime pas du tout). Ou sur Triumph, le radia refroidit semble-t-il l'huile allant à la boîte et non pas celle allant à la culasse. Donc ! ?

3) $E = MC^2$?

Dans l'hypothèse où on veut absolument modifier le refroidissement, il reste deux solutions : l'eau ou l'huile ?

3 - 1 - Pour l'eau, faudrait plus de surface d'échange. Outre qu'il faut en trouver un radia kiva bien, faut aussi modifier le support actuel si on en met un plus grand en gagnant vers le bas (support commun au ventilateur et au point de fixation avant du moteur mais attention à ne pas interférer avec le débattement de suspension de la roue avant). Ou alors créer un support additionnel si on en met un 2^e plus petit et complémentaire. En tous les cas, pas si simple. Par exemple, un Café Racer destiné à la piste a été monté avec le radia d'eau plus grand (Yam R1) : un sacré chassé croisé de durites car les sorties ne correspondent pas du tout mais ça le fait (il est certain qu'il y a un radia qui doit mieux correspondre côté entrée / sortie mais faut le trouver). Autre exemple : le CR du ProTwin en 2002 avait lui le radia d'origine plus un 2^e monté en série et fixé sur le côté gauche de la moto (plus facile à réaliser mais un peu moins efficace en étant perpendiculaire au sens de roulement). En tous états de causes, ces adaptations sont dictées par les marges de sécurité prises pour éviter tout problème en course, mais sur route, qui peut prétendre exploiter son moteur comme sur piste (encore vivant celui-là ?) ?

3 - 2 - Pour l'huile, il faudrait dévier la durite de retour d'huile moteur vers la bache à huile (part de l'arrière du cylindre arrière au dessus de la boîte de vitesses et va à la base du tuyau de remplissage d'huile). Donc la prolonger sur l'avant de la moto par la gauche, passer à travers un radia puis revenir. Ça fait pas mal de connections (donc de risque de fuites), ça augmentera un peu la contenance d'huile (quoique faire le niveau est déjà pas coton d'origine). À l'avant de la moto il y a peu de place mais il est possible de loger soit sur le(s) côté(s) du cylindre avant comme CanonBall de David Dumont qui utilisait deux petits radia de R1100R BM, un de chaque côté (mais en cas de chute ?). Il y a aussi un peu d'espace soit derrière le coude d'échappement avant soit devant sous le radia d'eau avec supports à fabriquer ad hoc comme sur le Road de Thierry Cantin avec un radia de 2CV. Outre le débattement de la roue à respecter, attention aux projections de gravillons (petite grille conseillée). Pas trouvé le modèle idéal (Diversión, XJR sont par exemple trop larges). En tous les cas, à ne pas prendre trop grand car outre l'encombrement, le moteur risque d'être trop refroidi et ne sera jamais en température idéale (les huiles sont nettement plus résistantes qu'avant, la métallurgie d'aujourd'hui permettant des combustions plus chaudes). On observera que sur les twin liquides qui en ont, le radia d'huile ne dépasse pas le format d'une carte postale. Je verrais donc à priori un radia d'huile du style R100GS ou des premiers 600 Ténéré car petits et allongés (montables aussi en latéral à gauche le long du cylindre AR avec une écope pour canaliser l'air).

Reste l'échangeur huile / eau ? En général présents sur les turbo-diesel (y'a un capot qui cache la misère comme sur bon nombre de motos toutes carénées d'ailleurs) mais franchement à mon humble avis, là c'est un peu Beaubourg et ce qui est justement beau sur un Vox c'est de voir le moteur.

Et puis y'a surtout deux solutions assez simples et efficaces à envisager :

- Pourquoi pas le tuyau aileté de 5 à 10cm de long à intercaler sur la durite de retour d'huile (comme sur les anglaises des années 60). Moins efficace que le radia sauf à basses vitesses justement. Ça se tourne dans un rond d'aluminium de 50mm de diam environ, on perce au centre à la cote de la durite et à l'extérieur, on fait des gorges de 2 de large sur 15 de profondeur créant ainsi des ailettes de 2mm d'épais.
- Deux serflex et le tour est joué, c'est maintenu direct par les tuyauteries. En plus c'est assez joli comme pièce (ça doit encore se trouver chez les spécialistes d'anglaises classiques comme Corbeaux à Paris).
- Mais avant tout un truc tout bête à faire aussi : mieux aérer la réserve d'huile. Reportez-vous svp à V72 n°3 de novembre 2002, on préconisait de mettre des entretoises pour reculer de 5 à 10mm le support de batterie afin qu'il ne colle plus sur la face arrière de la bâche (en plus, c'est une évolution qu'a fait Voxan sur les Cazeaux, comme quoi on visait juste). Y'a bien d'origine une protection thermique mais le but de cette modif simple est triple : faciliter le démontage de la batterie (elle sort par l'arrière devant la roue en modifiant quelque peu le bac support), augmenter sa durée de vie (ça a horreur de la chaleur les batteries, ça dure deux fois plus longtemps à une moyenne ambiante de 20° qu'à 30° !!) et créer une mince couche d'air sur la face arrière de la bâche. CQFD.

3 - 3 - Après l'étape pose d'un radiateur, reste la prise de mesure et l'instrumentation :

Pour la jauge de température d'eau, on ne peut réutiliser le signal de la sonde du cylindre avant car il va au boîtier d'injection et faire une dérivation risque de perturber le signal émis (en plus les capteurs d'ECU ne travaillent pas sous 12v mais sous 4,5 à 5,5v). Le plus simple est d'utiliser le bouchon symétrique de la culasse arrière sous le palonnier de starter (diam 12x150 de mémoire, à prendre le moins haut possible because palonnier - se trouve chez les grossistes auto). Le capteur peut être à un ou deux contacts (un il travaille par signal de masse, deux il travaille par signal positif donc faut amener un +, c'est l'encombrement dans le pas de vis qui déterminera le choix). Du capteur, aller vers un thermomètre analogique pour tableau de bord (compteur diam 52 à implanter par exemple sur le té de fourche comme le CR de Christophe Monbrun). Autre solution : un indicateur numérique à coller (voir rayons tuning en général).

Pour la température d'huile, là c'est plus compliqué. Soit on utilise un thermocouple industriel en le fixant autour de la durite d'huile sortant du moteur (l'huile est alors la plus chaude), soit on profite de la tuyauterie tirée pour le radia en implantant un piquage pour le capteur. Dans les deux cas, on envoie le signal à un instrument de la même façon que décrit pour l'eau. Quels composants choisir ? Faut prendre les catalogues et faire son marché (catalogues du grossiste auto, rayons tuning autos, accessoires motos custom ou racing, RadioSpare, Conrad, Louis, etc ...). Mais on fera un article dans un V72 futur sur le montage d'un thermomètre d'eau & d'huile combiné dans le même cadran car y'a pas trop de place au tableau de bord pour deux instrumentations séparées.

3 - 4 - Dernier détail : où faire faire ce boulot. Soit même si on se sent assez compétent, soit chez un petit bouclard car rien n'est standard, c'est une fabrication spéciale, or chez un gros concessionnaire, z'ont pas trop le temps pour la poésie en général (moi j'irais plus spontanément dans un truc qui fait dans la BM ancienne ou la Guzz). Faudra compter une dizaine d'heures pour réaliser ce montage sur mesure me semble-t-il.

En conclusion, je dirais que **monter un radia additionnel d'huile ou un radia d'eau plus grand**, c'est pas mal de taf et d'argent avec une garantie d'améliorations non encore assurée. Ceux ayant planché sur ce problème de refroidissement l'ont fait probablement sans connaître à l'époque le piètre passage alloué par les anciens joints de culasse ou les pertes de flux à la pompe. Leur démarche fut logique mais plus celle à adopter en priorité aujourd'hui car ce sont d'abord sur les causes qu'il faut travailler. Quand on aura plus de recul sur les Cazeaux ou les Gardette kitées évo, on verra si cette question reste d'actualité ou non ?

Ce qui est sûr, c'est que **ceux ayant monté le kits évo le disent : ça chauffe beaucoup moins**, en plus cette année, ce fut canicule ! A moins de ne faire que de la ville (mais un scooter, c'est plus adapté non ?) ou surtout si vous attachez votre Vox, oui il faudra alors un radia d'eau plus grand, voir aussi un radia d'huile car là, impossible d'échapper aux bouchons et qui plus est, la charge constamment demandée à un moteur de side est plus importante (d'ailleurs il consomme plus, c'est pas un hasard). Bande de veinards, y'a justement un CR fraîchement attelé sur lequel la question est déjà en gestation, la suite dans quelques mois donc.

Zen@comtech

RECTIFICATIF V72 n°10 : article sur les kits moteur Voxan.

Michel Crespo, Directeur Technique Voxan, nous signale les points suivants :

- En cas de rayures sur les portées d'arbres à cames, ébavurez avec une toile émeri très fine et non avec de la pâte à roder comme dit car des résidus pourraient entrer dans les trous de lubrification des paliers et passer dans l'huile moteur ou boucher les trous de lubrification des cames.
- Le forage où se mettent les gicleurs d'huile est brut de forage et non brut de fonderie. Les gicleurs permettent de monter la pression au vilebrequin & bielles et non le débit d'huile.

Mes excuses pour ces erreurs.

EINLADUNG AN UNSERE VOXAN-PARTY

Nous avons reçu par email une « Einladung an unsere Voxan-Party » (**Invitation à la fête Voxan**) émise par l'importateur des VOXAN à Allenbach en Allemagne. La fête devait avoir lieu le samedi 31 août, nous en avons parlé dans le dernier numéro du 72° de Passion.

SUR LA ROUTE EN AUTO, JE DEPASSE LES VELOS...

Nous avons donc pris la route...en voiture car en Alsace, c'est la tempête, vent et pluie. Alex et Anne, Christophe et moi, nous aurons l'air de **petits-joueurs** en arrivant à Allenbach, car là-bas il fait grand beau temps, pourtant nous ne sommes qu'à 175 km de Strasbourg !

Nous avons suivi le Road-book gentiment rédigé par le secrétaire Goldorak...qui au passage nous a mené sur un chemin tout juste assez large pour des randonneurs. Décidément, en Allemagne ou en Angleterre, il a bon dos le GPS !

Nous voilà paumés en pleine cambrousse, et donc en retard ! Mais comme le disait Alex, si on arrive de nuit... ils ne verront pas que nous sommes en voiture !

Nous sommes accueillis par **Martin Röth (sur la moto ci-contre), responsable de la société ZWEIRAD-RÖTH / VOXAN-DE** qui organise la fête. Nous retrouvons là-bas Jean-Alix et son épouse, qui ont courageusement fait la route depuis Belfort en Scrambler, ainsi que Pierre Miceli qui est l'un des membres du VCF habitant en Allemagne : Voxan-Europa ou pas !



VOXAN – PARTY

La fête se déroule « à l'Allemande », chapiteau et podium, saucisse-frites et bière. Un orchestre formidable nous fera oublier la pluie et la fraîcheur, que nous sentirons d'ailleurs très peu, bières et autres aidant *beaucoup* à nous réchauffer. Nous rencontrons toute l'équipe de VOXAN Allemagne, et ils sont loin d'être tristes !

Gentils et hyper-accueillants, ils parlent d'ailleurs presque tous français. La communication est facile, la bière délie les langues, et nous constatons que **les allemands sont fous-fous-fous de Voxan**. Enfin, du Café-Racer et du Scrambler, car curieusement, selon Martin il semble que très peu (voire aucun) de Roadster n'aie été vendu en Allemagne...à vérifier.

Du coup, Alex et moi regrettons de ne pas être venus en Roadster...ce sera pour la prochaine fois.

Le CR est la propriété de Michael Stöcker, qui est concessionnaire Voxan à Fürth, à 5 km d'Allenbach.

Michael a fait l'objet d'une page entière dans le magazine allemand « PS » lors d'une compétition de préparateurs motos sur le circuit d'Hockenheim. Le temps de prendre le groupe en photo, et Michael m'explique qu'il est très content de nous voir car il est à la recherche de pièces de tuning pour Voxan* .

Il me remet d'ailleurs une liste des pièces disponibles qu'il peut monter dans sa concession. Son CR est maquillé bleu-blanc-rouge, avec quelques modifications techniques difficiles à comprendre quand on ne connaît rien à la mécanique et sans dictionnaire technique.

Vous pourrez vous-même jouer au jeu des modifs, l'article en question sera bientôt disponible sur le site voxanclubdefrance.com.

La fatigue prenant le dessus sur les fous-rires (Alex se battant avec le Scheiss-Banc restera dans les mémoires), alors que nous nous préparons à nous coucher dans nos duvets de camping, nous avons la surprise d'être logés...à la maison chez la famille Röth. Quel accueil, quel confort, vraiment, le petit-dej' sera royal autour de la cheminée !

La fête quand à elle a continué jusqu'à tard dans la nuit à en croire la musique, les musiciens façon Blues Brothers nous ont bercés au son des tubes Sixties-Seventies, vraiment très classe ! Pour l'anecdote, notre ami Martin, en rangeant un Scrambler, s'est étalé ainsi que la moto dans l'huile des frites (ça ne s'invente pas !). Nous souhaitons un bon rétablissement à l'homme et à sa monture...

VOXAN DEUTSCHLAND

Le dimanche matin, nous entrons vraiment dans le monde de VOXAN Allemagne, en découvrant les locaux de l'entreprise, et là, nous sommes soufflés.

La famille RÖTH « fait dans la moto » depuis 135 ans, de père en fils. La visite est faite par M. Fritz Röth, père de Martin. Historiquement, **Zweirad-Röth** a été le premier importateur Guzzi, puis Suzuki, puis Ducati en Allemagne. Bref, ils savent de quoi ils parlent. Aujourd'hui, ils sont également importateurs Derbi.

Nous apprenons que **Voxan-De est importateur pour l'Allemagne (env. 60 concessions), et aussi l'Autriche** et quelques autres pays de l'Est (???) Nous découvrons l'outillage, la salle de formation où les concessionnaires viennent s'instruire sur un moteur-cobaye, la salle d'expo... 16 personnes travaillent ici, le stock de pièces est très important (avis aux amateurs, la pièce qui vous manque pourrait être en stock à Allenbach).

Nous finissons la visite par un détour dans le musée privé de la famille Röth, où nous admirons les modèles anciens possédés par la famille, entre autres un splendide side-car Guzzi.

Nous ne savions pas vraiment à quoi nous attendre en nous déplaçant en Allemagne, et nous avons été ébahis. Ébahis par l'accueil, par la fête, la passion pour Voxan, la gentillesse de tous et en particulier M. et Mme F. Röth et Martin.

Nous tenons tout particulièrement à les remercier pour tout, et comptons bien accueillir à notre tour nos amis d'outre-Rhin lors, pourquoi pas, d'une ballade en Alsace en 2004. *A suivre...*



MM. RÖTH Père et Fils dans leur Musée privé

Nadia, Alex, Anne et Christophe

Contact : VOXAN GmbH Schulstrasse 6 D-64689 Hammelbach Tel : +49 6253 9486 0 Email - Martin : mroeth@voxan.de Site : www.voxan.de	*Pour tous renseignements sur les modifs ou si vous avez des infos tuning, vous pouvez joindre Michael Stöcker dans sa société : SPORT CONNECTION par email sport-connection@t-online.de sur le site www.sport-connection.de à voir : images en course (=Racing) et tarifs de location de Voxans !!! =Motorent
--	---

EILADUNG an Ihre Voxan Party

Im Elsass waren Sturm, Regen und Wind, daweil kamen wir mit dem Auto...Zuerst verloren, dann mit Verspätung, haben wir Martin und Voxan-DE gefunden.

Wir finden dort Jean-Alix von Belfort, Pierre von Düsseldorf, und das ganzes (super) Voxan-DE-Team. Es sind leider nicht viele Voxans auf dem Parkplatz, aber doch ein ganz schönen Café Racer Blau-Weiss-Roth von Michael Stöcker vorbereitet.

Musik, Wurst, Pommes, Kochkäse, Smirnov-Ice und Bier machten ein Tolles Fest. Sogar die frische Luft haben wir nicht bemerkt, nur die tolle Stimmung...

Nach eine bequeme Übernachtung bei Familie Röth, haben wir am Sonntag Morgen die Firma besucht. Die Familie Röth arbeitet in Motorräder und Zwei-Räder seit 135 Jahre, und das sieht man ! Wir sehen auch ein grossen Lager von Voxan-Ersatzteile. Und nachdem haben wir das Privat-Museum besucht.... das ist alles kurz geschrieben, aber Ihr spricht sowieso besser Französisch als ich Deutsch !

Wir bedanken uns für diesen tollen Empfang, an alle und an Familie RÖTH, und hoffen, dass wir alle so schnell wie möglich sehen können. Vielleicht im Frühjahr, für eine Fahrt vom VOXAN CLUB FRANCKREICH im Elsass ?

Nadia, Alex, Anne, Christophe, J-Alix

AUTOCOLLANT VCF 2003

Les adhérents trouveront dans ce numéro l'autocollant VCF version 2003.

Tout le monde peut en commander, le tarif est de 1 euro l'autocollant + 1 enveloppe timbrée à votre adresse pour l'envoi.

Les commandes sont à adresser à Ness :

Didier Calet - 19, rue Saint Simon - 63000 Clermont Ferrand

2° ANNIVERSAIRE DU VCF !!!

Présents avec nous aux Trophées Jumeaux, Roseline et Philippe, nouveaux concessionnaires VOXAN proposent aux VOXANISTES Franciliens (et aux autres) de découvrir leurs installations le samedi 16 novembre prochain. Déjà concessionnaires GUZZI, MZ, ENFIELD, CAGIVA, ils sont aussi membres du CLUB TRITON et leur fils Thomas tourne en basset NORTON et R8 Gordini. Ambiance de purs et durs, à l'ancienne...

Pringy est sur la N7, à une demie heure de Paris par l'A6.

Adresse : Eur Rican Bike - 23 avenue de Fontainebleau 77310 PRINGY

Roseline et Philippe proposent de mettre à disposition du VCF une salle d'une capacité de 50 personnes, que pour fêter notre 2 ème anniversaire autour d'un apéritif après la fermeture.

Les participants sont priés de s'inscrire auprès de Sylvain ou Didier, Com'Com.

La participation demandée (sur place) est de 5 euros.

Sylvain Briard, Com'Com

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 : Goldorak !!

Nadia CRAUSAZ, *trésorière*

+33(0) 6.07.02.22.25

Mail : craulandau@aol.com

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

Surnom : Michel –CR74

Sylvain BRIARD, *commission communication*

+33(0) 6.85.05.26.62

Mail : sylvain.briard@wanadoo.fr

Surnom : Sylvain sang pour 100

Didier RENOUX, *commission communication*

+33(0) 6.73.86.25.62

Mail : collector@noos.fr

Surnom : Collector