

Renouveler
sa cotisation
pour 2003,
c'est possible !

Dès à présent, retournez le coupon encarté dans le journal accompagné de votre chèque de 30 € à Nadia Crausaz, 59 rue du 1^{er} Bataillon de Choc - 68320 Jebnheim - 03 89 71 67 25

ÉDITORIAL

Il y a un an, nous nous retrouvions tous à Issoire pour manifester notre soutien à Voxan. Jamais nous n'avions imaginé devoir assurer toutes les manifestations et actions, seuls, la passion et le système D ont fait ce que nous sommes aujourd'hui. Pour rappel, voici quelques dates de notre présence sur l'année écoulée : Moto Salon en décembre 2001 où nous avons récolté près de 400 000,00 F de promesses de souscriptions en 3 jours, en mars, le salon international de Strasbourg, Chartres, Nogent-le-Roi, les Puces motos de Niort, puis la manifestation à Paris le 20 avril, l'assemblée générale les 22 et 23 juin à Issoire, le camping à Vézac le 15 août, et les trophées Gérard Jumeaux à Montlhéry, le premier week-end d'octobre... Nous avons tous vécu des hauts et des bas, en fonction des nouvelles venant des différentes annonces de reprise de Voxan, mais nous avons toujours tenu le même cap ; la passion pour ces machines nous a fait déplacer des montagnes et (presque) oublier nos inquiétudes. Autre info pour ceux qui ne le savent pas encore : Thierry Cantin a démissionné de la présidence (raisons professionnelles). Le bureau a élu David Dumont pour le remplacer, et ce, jusqu'à la prochaine assemblée générale (du 7 au 9 juin 2003). C'est désormais Philippe Szendroi qui remplace David à la tête de la commission technique. Le bureau en a profité pour intégrer tous les responsables des commissions au sein du bureau (voir 72° de passion n°2). J'en profite pour remercier Thierry Cantin sans qui nous ne nous serions peut-être pas tous rencontrés.

Philippe Aller



NOUVELLE ADRESSE : <http://voxanclubdefrance.com> - 06 87 36 57 42

Petites nouvelles du site...

Comme vous le voyez juste au-dessus, l'adresse de notre site internet est changée. Cette nouvelle, que vous consultez depuis le 13 octobre, remplace ma page perso qui assurait le lien et les infos, pratiquement en direct, pendant 10 mois. Je vous rappelle que nous sommes 376 adhérents au VcF et seulement la moitié à internet. Le site et les forums sont des outils de communication et certainement pas l'organe décisionnel du VcF !

Dès le départ, le choix a été volontaire de faire un site ouvert à tout le monde : journalistes, motocistes, usines (et pas seulement Voxan) le consultent. Il en est de même pour les forums. Vous avez le choix entre deux forums : généraliste et tourisme. Ils sont là pour vous ! Pour communiquer des infos, prendre des contacts, mais certainement pas pour attaquer des concessions, régler vos comptes par des injures et autres mots déplacés ! Les avis et les expériences dans ce domaine sont les bienvenus, tant qu'ils reposent

sur du factuel, et non sur des jugements personnels...

Je vous le répète : le site est et doit rester ouvert. Il est notre force et notre vitrine. Si vous voulez avoir des mots avec un internaute, vous le faites en passant par les messages privés ou par mails.

72° de Passion EST et RESTE le lien principal entre nous tous !

À compter du 15 novembre, les Voxouaibers supprimeront tout message tendancieux visant une concession ou une personne ; ce n'est pas du flicage puisque comme je vous l'ai dit plus haut, vous avez le choix entre les messages privés ou les mails. Nous sommes toujours allés de l'avant ensemble, et nous ne devons pas laisser des querelles personnelles entacher ce beau mouvement collectif.

Ce qui nous a toujours unis doit rester une force : la passion.

Philippe Aller

Anniversaire en fête à Issoire

Vendredi 1^{er} novembre

10 h : départ dernier délais de Fontainebleau pour ne pas arriver après 17 h à Issoire ; ça, c'était la théorie du gars qui part seul... Nous sommes partis à 10h40, mais ce n'était pas de notre faute : Alain, qui avait rendez-vous avec des lâcheurs, a téléphoné en retard. Cela ne nous a pas empêchés de faire une moyenne, disons raisonnable (160 km en 3 h 30...); tout ça pour éviter les nationales et les radars qui vont avec...

Le choix c'est porté sur un trajet passant à l'est de la N7. Nous avons traversé Courtenay, Clamecy, Décize, Vichy et rejoint Riom puis Issoire. Le point de rendez-vous fixé avec Alain est Décize, vers midi trente ; grosso modo, il y a environ 200 km à parcourir en deux heures ; c'était jouable... Et les joueurs sont là : deux cafés or (Jean-Paul VdeV Bondu, Olivier Rouanet), deux cafés gris (Davy Gambino et moi), deux roadsters jaunes (Yannick Yobar Lefrere, Papi Guy Bourdiaux) et Catherine Viet avec son 500 GPZ à qui nous avons promis de ne pas rouler tout le temps à fond.

Le trajet est superbe vallonné, gravillonneux quelques fois et bosselé de temps en temps ce qui nous oblige à quelques arrêts pour resserrer des vis baladeuses et se soulager la vessie...

Nous retrouvons Alain Gendron et son café rouge à 14 h 30. Le pompiste nous conseille d'aller nous restaurer "chez Vévette", un endroit assez facile à trouver puisqu'il se situe en face le cimetière de Décize ; nous partons en éclaireurs, Davy et moi, demander si cette brave dame qui aime bien les motards veut bien nous donner un peu à manger : "Mossieur ! Ici on ne mange pas un peu !" Le ton était donné... Après quelques tranches de saucissons, jambon de pays, rillettes, deux plats de crudités, Vévette nous propose une tête de veau ou, plus léger, du jambon à la crème accompagné de nouilles... Lui signifiant que nous devons arriver à Issoire dans deux heures, elle nous laisse partir après le plateau de fromage, une tarte et un café... Le reste du trajet s'est fait sans trop de soucis, si ce n'est que nous sommes arrivés à 18 h 30... Soit une moyenne de 8 h de route pour 430 km...

Issoire et l'hôtel Alexandre ! C'est toujours un grand moment de se retrouver à une trentaine venant de toute la

France. Déborah fêtait au champagne le retour de son roadster rouge. Après quelques boissons désaltérantes et le dépôt de nos affaires dans les chambres, nous nous mettons en route, à pied, pour aller manger, un peu, et boire, beaucoup... Les plus courageux vont même aller en boîte jusqu'à 3 h du matin...

Samedi 2 novembre

Le rendez-vous, pour partir en balade, est prévu à 10 h devant la Halle aux grains. Bien que quelques-uns et unes aient une barre sur le front, tout le monde est à l'heure pour attaquer les 95 km prévus. Les esprits se calment dès l'arrivée à Besse où la bruine et le brouillard vont nous accompagner une bonne partie de la route, en fait dès que nous dépassons 900 m d'altitude. Henri Soulet était désolé de ne pouvoir nous faire admirer le panorama du col d'Aulac. Alors nous avons mangé (truffade, rôti de porc, pommes de terre au cantal, fromage, dessert, café) et sommes partis à 15 h 45 pour 40 km de routes sinueuses, gravillonneuses, boueuses, nid-de-pouleuses, en direction de Murat (où nous avons un point de rencontre à 16 h) et en passant par un col perdu dans le brouillard... La route, devenue sèche et ressemblant à une piste tellement le revêtement était nickel, les Voxan se lâchent dans les courbes jusqu'à Massiac...

Nous arrivons en cortège à la mairie d'Issoire où monsieur Pascallon (le maire) nous reçoit autour d'un apéritif. Il insiste sur l'importance de nos actions qui ont permis de débloquer une situation financière très mal engagée, et sur le souhait de la ville d'Issoire d'avoir le siège du VcF dans la cité. Nous nous restaurons à l'hôtel Alexandre et arrosons raisonnablement notre journée... Tandis que les couche-tard du VcF partent tester les deux boîtes de la ville jusqu'à plus d'heure...

Dimanche 3 novembre

Le lieu de rassemblement est Saint-Floret, commune d'adoption du président David Dumont, pour les adieux et le retour vers la capitale, noyée sous la pluie et les embouteillages.

Philippe Aller

La com'technique vous informe... La com'technique vous informe...

Montage d'un interrupteur déclenchant manuellement le ventilateur

Le but de ce montage n'est pas d'abaisser la température de fonctionnement du moteur, mais plutôt de l'empêcher de monter trop haut en anticipant. Par exemple, lors d'un passage en ville, la température va monter, on déclenche donc préventivement le ventilo plutôt que d'attendre qu'il se déclenche par la sonde. L'effet me semble sensible, mais peut être est-ce plus psychologique qu'autre chose. Seul le montage d'une jauge de température d'eau pourra le confirmer (en cours). Le schéma présente un interrupteur et une diode témoin de fonctionnement. En aucun cas le fonctionnement normal du ventilo est perturbé. L'interrupteur ne fonctionne qu'avec le contact sur "marche". Il agit sur le circuit de puissance du ventilateur. Il peut être entièrement débranché par l'usage de connecteurs amovibles.

Matériel nécessaire :

- 4 bornes de repiquages
- 1 relais 12 V 1RT
- 1 petit interrupteur pour courant faible, si possible étanche
- 1 diode électroluminescente avec résistance si nécessaire
- du fil électrique de plusieurs couleurs
- de la gaine thermorétractable
- un support à créer pour l'interrupteur
- une poignée de cosses mâles/femelles
- quelques colliers de serrage en plastique

● En premier lieu, pour éviter tout risque électrique, débrancher le "-" de la batterie. Beaucoup de vis et de câbles à démonter (noter sur un papier le câblage des feux arrière!). Tout est expliqué dans la notice d'utilisateur du Café racer. Ensuite, démontez le flanc gauche du CR, en prenant soin de débrancher le clignotant.

Profitez-en pour regarder l'état des fils de la boîte à fusibles, sur le mien une vis frottait et écorchait l'un d'eux.

● Identifiez ensuite le relais commandant le ventilateur. Sur la mienne c'est le 3^e en partant du haut. Il semblerait que sur certaines, ce soit le premier...

Pour en être sûr, regardez le bouchon du réservoir d'eau, juste à côté, deux connecteurs, le deuxième est normalement celui du ventilo, à vérifier avec les fils (facilement visible).

Vous pourrez voir les deux fils (bleu clair et bleu foncé).

● Cherchez ensuite au niveau des relais où se retrouvent ces deux fils. Vous aurez à vous connecter sur ceux-ci. Montez de préférence des connecteurs amovibles.

L'interrupteur et la diode sur le tableau de bord. La molette du trip fonctionne toujours.



Montage final avec des colliers pour les gaines.



Vue sur les connecteurs, celui de droite est celui du ventilateur avec ses deux fils bleu clair et bleu foncé.

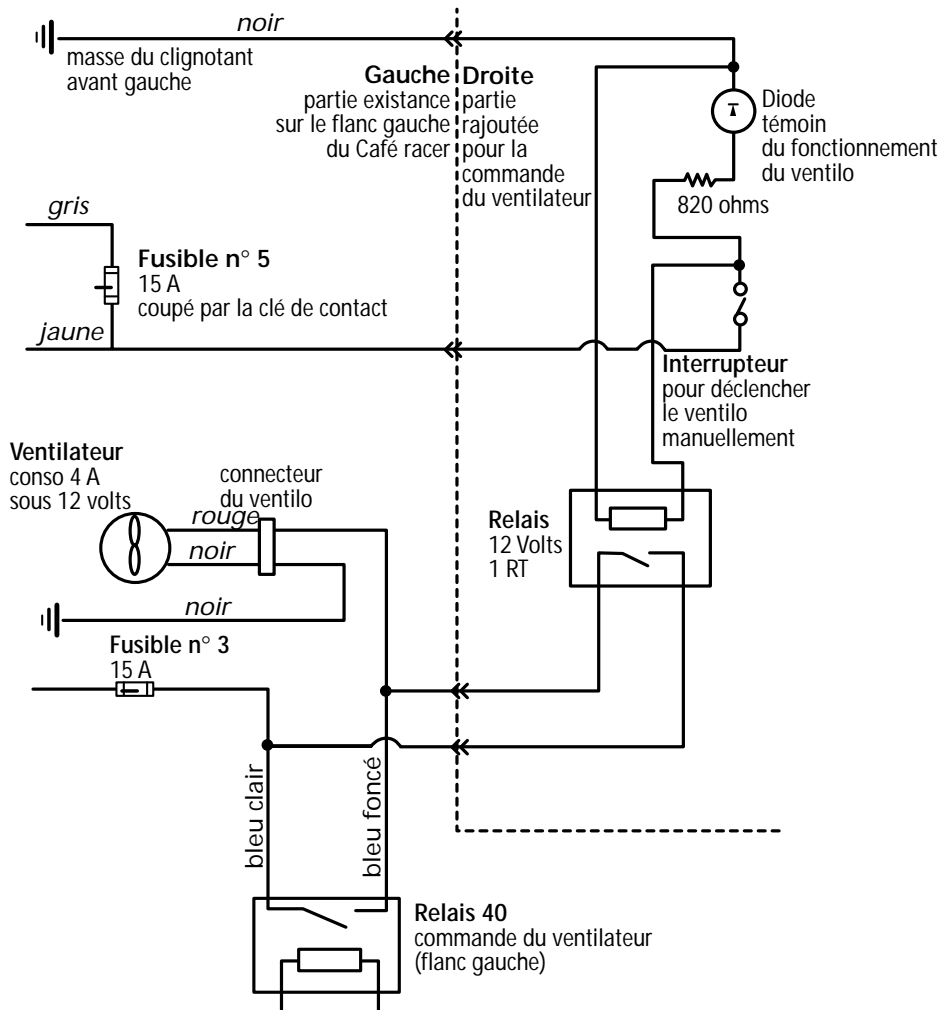


Vue sur les relais et celui de commande du ventilo (le 3^e en partant du haut) et les fils de dérivation avec des cosses (une mâle, une femelle pour éviter les erreurs).



Vue sur le relais fixé sur le support de boîte à fusibles.

On remarque aussi le fil jaune du 5^e fusible sur lequel on va se reprendre.



Pour la masse, le mieux est de se prendre sur celle du clignotant avant gauche, fil noir.

● Enfin, l'alimentation de l'interrupteur se fait par le fusible numéro 5 (phares, cligno...) en comptant à partir de l'avant de la moto. Veillez à bien vous prendre après celui-ci (fil jaune) ce qui permet de garder la protection du fusible au cas où. Autre avantage de ce fusible : il n'est alimenté que lorsque le contact est mis (ce qui n'est pas le cas de celui du ventilo).

● Pour la fixation du relais, j'ai percé dans le support en métal de la boîte à fusibles et mis une vis de support. Du mastic transparent faisant le reste de la fixation (ça se démonte très bien!).

● Pour le support de l'inter, libre à vous. J'ai utilisé un bout d'équerre en métal et me suis repris sur une vis du tableau de bord. Pensez juste à ne pas la cacher pour de futurs mon-

tages/démontages.

● N'oubliez pas de bien protéger les connexions de l'humidité (gaine thermo) et de ranger correctement les fils.

● Rebranchez la batterie pour un petit test. Vous pouvez ensuite tout remonter. Ne pas bloquer les vis du carénage...

Je suppose que sur le Roadster et Scrambler le principe doit rester le même, il suffit de trouver le relais.

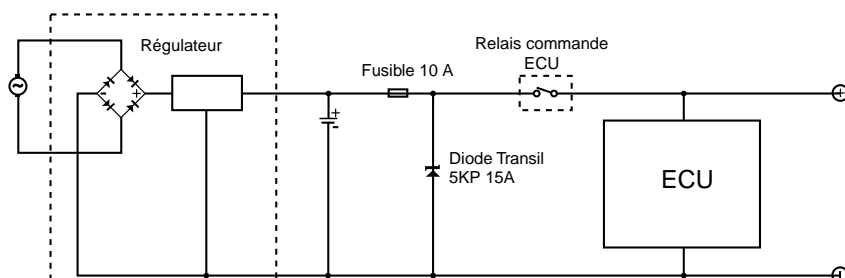
La com'technique vous informe... La com'technique vous informe...

Protection de l'Ecu par diode transil

(montage testé depuis 2 ans sur Guzzi, Ducati et Voxan injectées)

Le circuit électrique de la moto peut véhiculer des surtensions (en général > 16 à 18 V) au cas où la batterie devenait hors circuit (rupture interne d'un élément, rupture externe d'une cosse). La batterie ayant aussi un rôle de tampon, il y a de fortes probabilités pour que le régulateur électronique claque. S'en suit du courant alternatif non régulé dans le circuit. L'Ecu est commandé par un relais (le 2° en partant du bas dans le carénage gauche d'un Café racer). Cette alimentation est protégée par un fusible de 15 A (le 2° en partant de l'avant de la moto sur un Café racer). Or suite à mauvaises expériences dans d'autres marques, 15 A est trop gros : 5 A suffisent à la consommation. Le fusible du coup n'ayant pas claqué, c'est le boîtier d'Ecu qui a dégagé et son coût est prohibitif !

Donc en premier, changez le fusible n° 2 pour un entre 5 et 10 A (testé sans problème avec un 7,5 A).



Pour réaliser le montage, il faut :

- 1 diode Transil 5KP 15A
- 5 cm de fil 1,5mm2 rouge
- 5cm de fil 1,5 mm2 noir ou bleu
- 1 cosse ronde Ø 6 mm pour reprise de masse
- 1 clip de reprise sur fil 1,5 mm2
- gaine thermo-rétractable

Objectif du montage : en cas de problème tel que déconnexion de batterie ou autre déficience de celle-ci, la diode fonctionne comme un court circuit commandé à un certain seuil. Cette diode étant montée après le fusible alimentant l'ECU, le boîtier est protégé. Voici donc ci-dessus le schéma électronique.

Modification du bac à batterie pour un démontage beaucoup plus simple

Il y a pour moi deux problèmes liés dus à l'emplacement de la batterie : un, pour la sortir, faut soulever l'arrière du réservoir, donc partiellement déboulonner la boucle arrière de cadre ; deux, le casier est contre la face arrière de la bache à huile, et malgré la présence d'un matériau calorifuge, la batterie est chauffée. Or pour sa longévité, une batterie préfère le froid (j'ai dit durée de vie, pas performances qui ne posent pas de problème puisqu'elle est suffisamment calibrée pour la machine).

Donc première étape : démonter toute la carrosserie et tutti quanti pour enfin sortir la batterie, son bac métal et l'arceau fermant le bac. Au débranchement, commencer par le moins puis le plus (on évite ainsi des courts-circuits avec les outils touchant le cadre). Ensuite, refixer la boucle arrière et la carrosserie de la machine.

Sur l'établi, scier sur le bac le rebord de 1 cm de haut situé à la base (il ne sert pas à empêcher la batterie de reculer puisqu'il y a un arceau rapporté, il sert à rigidifier le fond du bac et à tenir la garde-boue interne). Couper une tôle d'acier de 1 à 2 mm d'épais aux dimensions du fond du bac, puis la braser sous le fond (face vers le bras oscillant et non à l'intérieur, sinon on perd en hauteur dispo pour reloger la batterie). Ainsi on redonne de la rigidité

au fond du bac. Puis peindre en masquant le calorifuge et en enlevant proprement les mousses de protection de la batterie. Au remontage du bac, remettre les mousses et prendre des vis 5 mm plus longues. Prendre aussi 4 écrous de 6 mm, les percer à 6 mm pour faire sauter le filetage. Ces écrous défilés vont servir d'entretoises entre l'arrière du bac et la bache à huile, créant ainsi une zone d'air coupant la chaleur dégagée par l'huile (tenir tous ces composants ensemble en cherchant les trous est un peu fastidieux mais on y arrive).

Pour maintenir la garde-boue, puisqu'il n'y a plus l'équerre de renfort sur le bac, il faut recréer une gouttière sur son arceau couvercle. Prendre une tôle de 1 mm d'épais, environ 50 mm de large, la replier à 180° dans un étai en l'enroulant autour d'un fer plat de 3 ou 4 d'épais, d'un côté rebord de 10 mm environ, de l'autre, couper à longueur pour que la gouttière une fois brasée sur l'arceau soit au niveau du fond du bac à batterie ; ça doit avoir cette forme.

Ôter les mousses de protection, braser sur l'arceau, peindre, remettre les mousses.

Vous pouvez maintenant remonter la batterie en la glissant par l'arrière contre le pneu et non plus par le haut en démontant la moto. Rebrancher le plus puis le moins en dernier (sinon courts-circuits avec les outils).

sur le caisson de liaison sous la batterie ; pour les Road, pas de trou fileté dans le bras donc se reprendre plus haut sous le bac à batterie par exemple en coupant la bavette plus longue (pour les Scrambler, voir si présence ou non des trous filetés comme sur les CR). Afin qu'elle ne batte pas ou se fasse happer par le pneu, l'assurer par du fil de fer fin aux bielles en sa mi-hauteur et à la rotule de l'amortisseur en son extrémité.

Bavette de protection de la suspension arrière

Les biellettes sont fortement exposées aux projections de la roue arrière. Elles n'ont pas de graisseurs. Une solution simple consiste à mettre une bavette en plastique ou caoutchouc à l'intérieur du bras oscillant descendant devant les articulations. Coupée selon la largeur interne du bras pour les CR, la fixer par deux vis M6 x 20 en ôtant les deux vis plastiques situées

Lubrification "automatique" de la chaîne de transmission

Une chaîne lubrifiée à vie (ou chaîne à joints toriques) a malheureusement une vie plus courte qu'espérée et un coût peu négligeable. Donc malgré tout, on la nettoie et on la graisse. Oui mais la graisse après 1 000 km sur le sec ou 500 sous la flotte, ne tient pas. Il y a donc des accessoires type Scottolier qui lubrifient la chaîne secondaire (à mon avis en appoint de la graisse et non en remplacement pur et simple). M'enfin pas donné le bazar alors que pour 2 euros, on peut se le faire aussi.

En effet, avant-guerre, pas de chaîne à joints toriques, on dirigeait les vapeurs d'huile du reniflard moteur vers la chaîne de transmission et avec une bonne application de suif, ça durait. Si ça n'est plus fait, c'est avant tout pour des questions de normes anti-pollution (on recycle les vapeurs à l'admission ou pour les Voxan, dans le cadre).

Donc le but est de dévier en partie le reniflard. À mon avis le plus simple est de partir du couverculbuteurs arrière car il y a un bouchon non utilisé. Acheter au supermarché un bouchon de vidange de bagnole en 12 x 150 et en hexagone extérieur. Récupérer dans la poubelle du marchand de vélos du coin deux chambres à air crevées. Gardez les chambres pour faire des lance-pierres pour vos enfants, mais récupérez les valves que vous viderez pour ne garder que les corps en fait : ils serviront d'embouts pour emmancher 50 cm de durite de n'importe quel type (Casto rayon aquariums par exemple). Percez le bouchon de vidange acheté pour y introduire le corps de la valve de vélo (fixé par sa collerette et son écrou plus deux joints de robinetterie). Démontez la moitié de la moto comme si vous changiez la bougie arrière, et ôtez le bouchon en 6 pans creux sur le couvre-culbu. Remplacez par le bouchon de vidange monté du corps de valve. Branchez la durite et faites-la passer entre les deux tubes du cadre. Remontez tout ce que vous avez démonté. Côté garde-chaîne, percer un trou au dessus à 5 cm environ coté pignon de sortie de boîte pour y fixer le 2° corps de valve et mettre l'autre bout de la durite. Voilà le tour est joué, il ne sort que des vapeurs salissant à la longue le bras mais ne couvrant pas le pneu arrière. Et si un jour vous êtes dans la lune et que vous mettiez trop d'huile moteur, au lieu de cracher par les joints, ça sortira par cette durite ! Et au contraire, si c'est bien sec, c'est que vous allez serrez par manque d'huile.

Infos pour les possesseurs de Café racer

Ceux qui sont intéressés par une info technique concernant le montage du vase d'expansion sur le café racer doivent s'adresser à Didier Calet au 04 73 34 23 39 (répondre). Cette information est déjà disponible sur le site internet.

À paraître

- Montage d'accessoires électriques de forte puissance après la clé de contact
- Barre de protection de flancs de carénages et radiateur en cas de chute
- Modification du réservoir d'essence pour démontage sans toucher à la boucle arrière du cadre

Modification des Silentblochs de transmission entre le porte-couronne et la roue arrière

Objectif

Empêcher l'entretoise du silentbloc de tomber à l'intérieur du moyeu.

Description du problème

Les silentblochs ont pour but d'amortir le choc entre la roue et la transmission.

On constate que la déformation des silentblochs (phénomène normal) provoque le décolllement de l'entretoise de certains d'entre eux. Celles-ci finissent par passer par-dessus l'écrou et tomber dans le moyeu de roue.

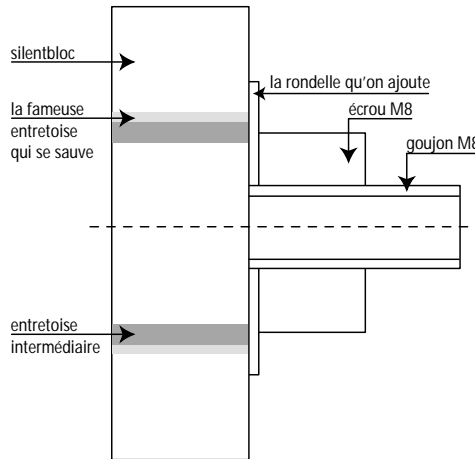
Conséquences

- Si un grand nombre de ces entretoises sont tombées : de mettre la couronne de biais avec ce que cela engendre.
- S'il n'y en a qu'une ou deux : de détruire les silentblochs restant.

Solution

Placer une rondelle de 8 mm (ayant un diamètre extérieur compris entre 18 et 22 mm) entre l'écrou de 8 et l'entretoise ; ceci aura pour effet de bloquer le déplacement de l'entretoise.

Le caoutchouc ne peut en aucun cas bouger, car il est pris entre le porte couronne et la jante.



7, 8, 9 mars 2003

• Salon International de la moto et du 2 roues de Strasbourg

23 mars 2003

• Moto tous azimuts sur le site de Chartexpo à Chartres (28). Comme cette année, la FPMC 28 nous invite et met un stand à notre disposition "afin de représenter Voxan par la présence de votre club et défendre haut et fort les couleurs de la marque tricolore."

7, 8, 9 juin 2003

Réservez dès à présent cette date, c'est celle de l'assemblée générale !

nouveau rendez-vous pour le VcF Paris

Tous les deuxièmes vendredi du mois au café bar brasserie Le Clairon, 328 rue de Belleville 75020 Paris (cela donne sur la porte des Lilas, il y a un vieux motobec noir sur la devanture)

tél. : 01 43 64 66 84. Ce rendez-vous sera le véritable lieu de rencontre du VcF, ce qui ne gêne pas le rendez-vous du Marronnier, le dernier vendredi du mois celui-ci ayant été proposé par Serge, le patron, pour une rencontre des Voxan, comme il en fait une pour Triumph, Ducati, Guzzi... Le premier rendez-vous sera donc vendredi 13 (ça commence bien!) décembre à partir de 20 h 13.

Com'tour

Il va falloir se bouger un peu pour qu'un programme de sortie, rencontre, échange, découverte, bref un programme d'animations/loisirs comme le nom de la commission créée lors de l'AG l'indique, soit mis sur pied et disponible pour tous les adhérents en 2003.

Le VcF étant un club de marque et non un club moto local, son territoire est vaste et donc l'organisation de sorties demande une certaine coordination si l'on veut que l'offre s'adresse à l'ensemble. D'autre part, il faut aider et encourager les bonnes volontés locales à organiser ce genre de manifestations, en leur fournissant un support logistique adéquat.

Ceci étant, pratiquement, on fait quoi et comment ?

● J'assure la coordination et le support logistique, il n'y aura ainsi qu'un seul point d'entrée, ce qui simplifiera les choses. Mon rôle consistera à recevoir les

propositions des délégués régionaux, à établir un calendrier qui sera approuvé par le Bureau du VCF (nécessaire pour les avances de trésorerie), à informer l'ensemble des adhérents des programmes retenus (via 72° de passion ou autre), à recevoir les inscriptions et les acomptes, à faire les relances, à faire envoyer les arrhes nécessaires pour les réservations, à récupérer les soldes de participation, enfin à faire tout ce qui peut être fait sans avoir besoin d'être présent physiquement sur place pour l'organisation de la manifestation.

● Les délégués régionaux (il y en a 17 qui se sont portés volontaires lors de l'AG) me transmettent leurs propositions de sorties, comprenant road book, hébergement (hôtel, gîte, camping...), restauration (si pique nique, il doit être organisé localement), visite, nombre de participants acceptés, dates possibles, durée, réservations à faire, arrhes à verser, etc. Il n'est pas nécessaire de s'être déclaré

délégué régional pour faire des propositions, toute proposition est la bienvenue. Plus il y en aura, plus notre programme sera intéressant.

● Objectif : un calendrier de sortie 2003 dans le prochain 72° de passion. Les inscriptions seront ouvertes dès sa parution. Si quelqu'un veut organiser quelque chose avant fin 2002, me contacter.

● Dans nos cartons, nous avons actuellement en projet :

1. Le VcF à Cahors pour le printemps avec Daniel Portal
2. Le Cantal Bucolique avec Henry Soulet
3. Le Sancerre en Fête avec Dominique Leroyer
4. Ballade dans le Bordelais avec Frédéric Babot et René Pitoux
5. Visite des Châteaux de la Loire vers Pâques avec Dominique Charreton
6. La Forêt de Fontainebleau et ses environs en Juin avec Dominique Charreton
7. Concentre Voxan à l'occasion du Salon International de la Moto et du 2 Roues à Strasbourg

les 7-8-9 mars 2003, à la demande des organisateurs du salon. Merci aux locaux pour leur aide à la mise en place de cette concentre.

8. AG les 7-8-9 juin 2003 à Issoire

Il y a plein d'autres régions intéressantes, à vous de jouer. À vos road books, j'ai besoin de vos propositions **avant fin novembre**. Pour me les transmettre, voici mes coordonnées :

Internet : michel.meron@bull.net

Michel Meron - 24 ter, rue des Grandes Vignes - 78820 Juziers - 01 34 75 63 21 / 06 30 02 72 91

Les tee-shirts sont arrivés !

COMMANDE DE TEE-SHIRTS

Je désire commander
Frais de port

membres VcF	extérieurs	M	L	XL	Total
12 €	15 €	+ 3,50 €
PRIX TOTAL				

Joindre impérativement le règlement par chèque à l'ordre de Voxan club de France et envoyez votre commande à Nadia Crausaz, 59 rue du 1^{er} Bataillon de Choc - 68320 Jébsheim - 03 89 71 67 25

Vos coordonnées :

Nom prénom

Membre VcF n°

Adresse

Code postal ville

Pour la région parisienne, contactez Christophe Monbrun : 06 78 91 64 33.

Changez-vous en reporter, faites-vous le relais de l'information dans votre région, envoyez vos articles, des suggestions, remarques :
Voxan club de France - 33 rue de Brioux - 79270 Frontenay-Rohan-Rohan - christine.proux@free.fr - photos : Voxan club de France - rédaction : Philippe Aller, Nadia Crausaz, Michel Méron - maquette : Christine Proux.