

Edito

Le printemps a commencé sur les chapeaux de roues, à peine sorti des dernières neiges que les activités foisonnent et s'enchaînent.

Les activités et les initiatives autour de la vie du club sont nombreuses, merci à toutes les personnes qui ont œuvré pour assurer l'organisation et l'accueil de nos montures (Le Blanc, le BOC, Charade, la Picardie, le pèlerinage en Voxanie et j'en oublie certainement).

Du côté de Voxan, nous ne connaissons malheureusement pas encore son devenir, l'export s'ouvre de plus en plus, mais les ventes tardent à décoller. Didier Cazeaux s'est exprimé à ce sujet, vous en avez un compte rendu dans ce bulletin.

En revanche, Voxan a tenu parole et vient de présenter officiellement son nouveau modèle, merci à l'usine pour son invitation au circuit de charade, je vois encore les sourires de certains sous le casque, à Christophe-Cr666 pour les balades et Arverne pour le ti-punch

Côté compétition, c'est une année sans, mais tenons tout de même à saluer les quelques courageux qui ont pu s'engager (Ramzy team, JP Bondu, Manu Arnould et peut être Mig) et nous essayerons de leur apporter tout notre soutien.

Mais la saison Voxan ne fait que commencer, de nombreuses balades sont prévues, une AG sur 3 jours, un 5^{ème} anniversaire et des projets plein la tête. Penser à sortir les motos le 27 mai, en troupeau de préférence. Et pour ceux qui le peuvent, allez soutenir JP Bondu au Vigeant pour le Protwin, Doc 36 y sera lui aussi avec la tente du club et le café, et ça tombe bien, c'est aussi le 27 mai.

Nous profitons de ces quelques lignes pour souhaiter un très bon rétablissement à Marc Granié qui a eu un accident en service.

Bonne route à tous.

Ness



Adresse : <http://www.voxanclubdefrance.com> - 06 87 36 57 42

Viva España

Le 24 avril dernier, nous avons fait la connaissance de Xavier, l'importateur espagnol.

Celui-ci semble être plus que motivé pour porter les couleurs de la marque dans son pays, il a pas mal de projets dont celui d'engager une Voxan aux 24 h de Barcelone. Son réseau prend forme, 10 concessions dont une aux îles Canaries... Je veux bien aller inspecter la qualité du réseau en Espagne moi...

Il n'avait bien entendu pas oublié de mettre la presse espagnole dans ses bagages le 24 et ceux-ci ont été enchantés de leur journée.

Plus sérieusement, Xavier est confiant sur le succès de Voxan en Espagne et nous propose d'organiser des choses ensemble.



Nous avons pu nous entretenir tant bien que mal sur le sujet Voxan, et évoquer quelques projets.

Pour les personnes intéressées, il sera présent au salon de la moto à Barcelone du 17 au 21 mai prochain et si certains sudistes, au détour d'une balade de l'autre côté des Pyrénées passaient par là, l'accueil devrait être chaleureux. Nous allons donc étudier la possibilité d'une virée ou d'une manifestation de l'autre côté ou autour des Pyrénées, si les locaux ont des idées, elles sont les bienvenues.

Bonne chance et bonne route à Voxan en Espagne.

Ness

Flash info : Le club a la possibilité de racheter un des protos de course VOXAN existants (pratiquement le même que celui de Bruno DESTOOP). Il nous faut trouver avant le 20 juin la somme totale du prix de vente au risque de le voir disparaître.

Pour tous renseignements contactez Didier Calet, Philippe Szendroi ou Philippe ALLER

Un Café Racer au 24 h du Mans ?

Le RAMZYTEAM a relevé le défi !

Pour vouloir engager une Voxan dans une course de 24h en 2006, il ne faut pas avoir que des prétentions de victoire !

Avec la course à l'armement réalisée par les constructeurs nippons ces dernières années, pour sortir de véritables motos de circuit sans compromis (même pour la route alors qu'elles sont vendues pour ça !), il faut vouloir être différent et se faire plaisir entre passionnés.

Fin 2005, Rémy Guignard, issu d'une famille de motard Dijonnais, élevé aux sons des twins Italien, lance cette idée folle de faire les 24h du Mans avec une Voxan.

Il a déjà participé au challenge Protwin il y a quelques années sur son Café Racer, en réalisant de belle perfs.

Donc, le voilà parti cet hiver, à préparer deux Café Racer pour réaliser ce défi.

Avec un stock de pièces rachetées à l'ancien concess. local, aider par la famille au complet et une bande de potes bricoleurs (de haut niveau !), ils vont modifier les motos pour les adapter à ce type de course (superbe réservoir alu, renfort de bras oscillant, renfort de cadre, changement de fourche et de Té, adaptation du faisceau, du poly, des freins, du remplissage d'huile, du refroidissement d'eau et d'huile, du circuit de ré aspiration....

Des heures et des heures de travail...

Lors des essais pré-24h, un problème moteur et une chute le 1er jour allait faire entrer le VCF dans cette aventure.

Jean-luc Dumont, adhérent VCF du Mans, allait démonter les demi guidon de son CR pour leurs permettre de faire la 2ème journée d'essais, et le bureau du VCF acceptera à l'unanimité le prêt du moteur qui avait servi à faire la simulation de 24h en décembre dernier.

Semaine des 24 h, toute l'équipe espère un temps pluvieux pendant les essais, afin de compenser le manque de puissance.

Il n'en sera rien, et le soleil sera présent toute la semaine...

Il y 67 équipages inscrits, les 52 meilleurs temps seront qualifiés, auquel s'ajoutera 4 teams repêchés par l'organisateur, sous condition que ceux-ci réalisent un temps dans les 115% du meilleur temps.

La Voxan étant la moto la plus original du plateau, et un des seul bicylindre (avec une Aprilia quasi-usine), on espère avoir droit à ce repêchage, pour avoir le bonheur d'entendre le bicylindre Français tourner dans cette épreuve magique.

Sur la piste sèche, Rémy Guignard, et ses équipiers Anthony et Alexis allaient réussir à réaliser des temps dans les 115 % requis, avec un superbe 1'48"8 pour Rémy, tout à fait honorable au vue de la puissance de la machine (ça l'aurait mis en première ligne de la course Protwin du samedi matin !

Malheureusement, après un peu d'attente, on apprend que la Voxan ne sera pas repêchée.

3 des 15 motos non qualifiées étant inscrites au Mondial d'endurance, et bien qu'ayant réalisées des temps guère meilleur que la Voxan, avec des motos de plus de 185 ch, le fait d'avoir payé l'inscription pour le mondial les aura repêchés d'office ! Aucun mérite pour eux...

Donc, vendredi soir, l'équipe dépitée, remballera le matériel avec pas mal d'amertume...

Il n'y aura pas de Voxan dans la course.

Conclusion, il faut impérativement un moteur spécial « qualification » d'au moins 150 ch pour faire les essais.



Vous pouvez retrouver le Ramzyteam sur leurs site internet : <http://www.ramzyteam.com/>

Et les soutenir en leur achetant un T-shirt à l'effigie de laVoxan n° 35 de ces 24 h du Mans.

Contact : Hervé Guignard au 03 80 43 01 09 ou « admc-guignard@wanadoo.fr »

Le VCF au BOL D'OR CLASSIC à MAGNY COURS 01 / 02 avril 06

(Défilé de mode des combines de pluie dans le Nivernais)

Pluie fine entrecoupée d'averses, climat typique du printemps Nivernais, plus courses/démos de brêlons des années 60 à 80, tel était le programme de ce W.E. organisé par l'ex-prés. et actuel grouillot de base, j'ai nommé fil@. On n'a pas été déçu.

On était déjà une douzaine dès vendredi soir pour monter le campement VCF sur les 500 m² de pelouse qui nous étaient dévolus. Rien ne manquait, d'autant que nos « amis bidasses » de Draguignan, Fabien et son pote, avait amené la mahousse tente kaki, tables, chaises et même chauffage à gaz, le tout emprunté chez « M.A.M. », en plus du proto racing « de la mort qui tue » sur

base Café Racer, qui a fait baver tous les visiteurs. (la meule et son pilote, qui écument les circuits du sud est, sont présentés sur la première page du site du VCF).

Après le concert rock'n roll du soir, une nuit fraîche et un réveil humide, le gros de la troupe s'est rassemblé le samedi au sec sous la tente du VCF, apportant victuailles et carburant locaux (j'ai trouvé comme un goût de betterave ! y en a !) : nouveaux(elles) venu(e)s et anciens du club ont pu faire connaissance, un trombinoscope étant de + en + demandé.

A midi, environ 25 twins auvergnats s'élançèrent pour le tour d'honneur du circuit avec les autres clubs présents, et fut effectué en 1^{ère} et sous la pluie.



Fabrice Miguet, qui devait courir le BOC sur Bimota, nous a rendu visite : il prépare son départ pour le TT et le NordWest 200 en Irlande, et n'a pas encore de brêle attirée pour le Moto tour 2006 ! (et guère plus de budget) enfin, moi, ce que j'en dis !

Le meilleur investissement du VCF restera la guitoune, qui, au plus fort des averses du dimanche, abritera jusqu'à une trentaine de tarmos humides mais visiblement heureux d'être là, et c'est bien ça l'essentiel.

TONY TRUAND (chauffeur de papy Guy et de son Rieju 50 !)

Coordonnées du bureau

Président / Com'Informatique : Ness (Didier CALET)

06.81.86.32.00 ness-cr133@wanadoo.fr

Secrétaire / Com'Tour : BrunoXan (Bruno FIOCCONI)

06.86.79.17.20 bruno.fiocconi@wanadoo.fr

Trésorier / Com'Adhérent : Nico Road 333

(Nicolas JAOUEN) 02.40.86.46.88 Nico.jaouen@free.fr

Com'Com : Fil@ /Jack Palmer (Philippe ALLER)

06.87.36.57.42 fil.palmer@free.fr

Com'Com - V72: Astrid THOMAS

06.75.38.60.25 a.thomas5@wanadoo.fr

Com'Sport : Zen (Philippe SZENDROI)

06.11.76.48.52 Philippe.Szendroi@wanadoo.fr

Com'Tech: Davy (Davy GAMBINO)

06.84.16.60.02 gambino.davy@libertysurf.fr

ou comtechvcf@yahoogroupes.fr

Le VOXAN Club de France
souhaite la bienvenue à:

Philippe MOISANT (49),
Jean-Pierre COSTES (95),
Serge BRETONNIERE (01),
Michel MATHIEU (69),
Eric MONFOUGA (75),
Fabrice GRANIER et Christophe QUESNE (63),
René PORTE (38),
Thomas CHASLES (21),
et Frédéric PRIEUR (70).

N
O
U
S
y
é
t
i
O
N
S
:

C

Conférence de presse de D. Cazeaux

Lors de la présentation de la Charade, Didier Cazeaux a tenu une conférence de presse face à la presse nationale et internationale. Nous avons pu, par la suite, discuter avec lui et lui exposer nos inquiétudes et notre sentiment.

La presse attaquée ...

Didier Cazeaux a commencé la conférence en tirant à boulets rouges sur la presse en général, ce qui n'a pas vraiment posé un ton cordial d'entrée de match avec les journalistes présents...

Il déplore le manque d'essais ces derniers temps, les comparatifs pas toujours équilibrés car les motos sont comparés avec des modèles de catégories différentes.

Je ne sais pourquoi, mais il y a eu tout à coup une vive, même très vive réaction des journalistes qui estiment avoir, depuis l'existence de Voxan, fait déjà beaucoup pour la marque et disent toujours l'avoir soutenu.

... ainsi que l'administration française

De la même façon, D. Cazeaux déplore le manque de soutien de la part de l'administration française, regrettant non pas des aides, mais expliquant qu'il souhaiterait pouvoir avoir des marchés d'état et regrette que l'administration ne les oriente pas sur les besoins futurs afin qu'il puisse adapter les modèles. Car selon lui, la confiance reviendrait d'elle-même si les gens voyaient les motos utilisées par nos pouvoirs publics.

A cela, lui a été suggéré de faire des modèles grand publics plus adaptés et de monter le projet d'aménagement de la moto aux besoins de la dite administration.

De là, la conférence a finalement tourné en discussions houleuses avant d'être recentrée sur l'avenir de Voxan.

Les orientations de Voxan

D. Cazeaux n'a fait aucune annonce particulière concernant les orientations et les partenariats de Voxan, pas de nom ni de dates. Il est en relation avec des partenaires, mais ne souhaite pas à ce jour donner plus de détails pour ne pas compromettre les négociations. Le repositionnement était pour lui nécessaire à la survie de Voxan, afin d'adapter les effectifs à la production, à l'échelle de l'entreprise et des besoins pour l'année à venir. Nous ne savons donc toujours pas à ce jour si un partenariat se fera, si la production sera partiellement ou dans sa totalité laissée aux éventuels partenaires.

La volonté de Voxan est de réduire au maximum le nombre de fournisseurs afin de faciliter et de réduire les coûts de production.

Didier Cazeaux a clairement dit qu'il souhaitait porter la marque au plus haut, rester pour l'instant dans le haut de gamme de la moto et qu'il ne voulait en aucun cas fermer la boutique. Un projet industriel comme Voxan, avec la connaissance, l'existant et le potentiel ne pouvait que continuer. Sinon, il l'aurait fait en décembre.

L'objectif de la marque pour l'année en cours est de produire 200 motos et atteindre l'an prochain le seuil de rentabilité autour de 300 ou 350 motos. L'ouverture à l'export devrait permettre ces objectifs. La piste de l'Amérique du Nord n'est pas non plus exclue.

Actuellement le réseau de distribution est de 36 concessionnaires en France et autant à l'étranger. Il ne souhaite pas augmenter le nombre de concessionnaires en France, mais plutôt essayer d'améliorer la qualité du réseau.

Les personnes présentes n'ont pas manqué de lui faire remarquer qu'il avait entre les mains un produit formidable avec un potentiel inestimable et qu'il ne se rendait pas compte de cela, sans parler de public s'il y avait un renouvellement de la gamme vieillissante avec de des produits plus adaptés à la demande et au besoin du marché.

Il a été rapporté le manque cruel, ou plutôt l'inexistence, de communication autour de Voxan, l'absence de pub, mais également aucune promotion ni de soutien aux personnes motivées autour de Voxan.

Face à cela Didier Cazeaux se défend par la « petite » taille de l'entreprise, reconnaît un problème d'organisation à l'usine et est à l'écoute de tous ces dysfonctionnements afin d'améliorer à l'avenir tous ces points faibles. Pour lui, ces deux dernières années on servies à remonter la boîte, à restructurer, changer les équipes et maintenant les projets vont aller de l'avant. Cela ne peut que s'améliorer

Concernant le renouvellement ou la sortie d'un nouveau modèle, aucune date ni piste n'a été donnée. Didier Cazeaux précise simplement que créer un modèle demande du temps et de lourds investissements en terme d'homologation. Si quelque chose doit se faire se sera à l'horizon 2007, pas avant.

Concernant les projets, ce n'est pas ça qui manque, si les ventes ne décollent pas, en revanche, les designers eux se bousculent pour faire des effets de styles et les propositions ne manquent pas.

Donc pour résumer et conclure, Voxan pour l'instant essaye de sortir la tête de l'eau, Didier Cazeaux se donne en gros 1 an ½ avant de rentabiliser l'affaire et de pouvoir projeter un avenir serein pour Voxan.

Si il n'y a pas eu grand-chose depuis 2 ans, c'est parce qu'il gère aussi d'autres groupes et que les priorités et ses équipes étaient aussi occupées ailleurs.

Dans l'année, des changements significatifs vont se faire de façon visible, y compris en terme de communication, la société finit de se restructurer et les projets sont lancés.

Le mot du président face à la conférence de presse

J'avoue être resté sur ma faim suite à cette conférence qui n'en était pas une. Rien n'a été annoncé, il nous faut malheureusement encore attendre pour savoir à quelle sauce VOXAN va être mangé. Nous ne sommes donc pas vraiment rassurés, mais après tout, essayons de rester confiants, la marque existe toujours, ne semble pas vouloir disparaître. Laissons le temps au temps... Le principal pour l'instant est de pouvoir continuer à rouler et entretenir nos motos. Soutenir VOXAN, ça nous savons le faire, tant que la marque reste française.

Et dans l'après midi.....

Après avoir regardé tourner les motos entre deux averses, vu les journalistes, discuté avec l'importateur espagnol, j'ai enfin pu rencontrer Mr Cazeaux.

Alors, me dit-il, comment allez vous ?????

Que répondre à cela si ce n'est la vérité ?

Alors voilà, nous sommes forcements tous très inquiets face à ce qui se passe, voire même dépités pour certains. Depuis le temps que nous soutenons VOXAN, nous ne savons plus quoi penser.

Vous avez stoppé net un élan qui commençait à renaître lors de vos annonces de fin d'année. Tous nos projets sont tombés à l'eau.

Que faites vous face à un réseau de distribution calamiteux, ils ne le sont pas tous, certains sont même très bons et motivés, nous les connaissons bien, mais ils se font rares.

Donc que faire face à un concessionnaire qui arnaque les clients, voire même endommage par incompétence le moteur d'une personne que nous avons mis, par passion, 3 mois à convaincre d'acheter une VOXAN

Quelle image selon vous ressort de la marque à travers ce type de personnage.

Que faites-vous face à un concess. qui a l'enseigne VOXAN mais qui ne cherche qu'à vendre une autre moto quand un client potentiel se présente. Pourquoi cette année n'avez-vous pas mis les moyens (mêmes modestes) pour Bruno Destoop qui a fait l'an dernier 2ème au protwin ? Pourquoi ne montrez vous pas les motos au Moto Tour dont le règlement est à l'avantage des motos de 100 ch cette année ?

C'est à travers ce type de manifestation qui ne demande pas un investissement démesuré que les motos sont les plus performantes et pourraient même remporter la victoire.

Pourquoi ne montrez vous pas les motos ?

Certains concessionnaires, Patrick pour ne pas le nommer, le font et remportent un certain succès. Pourquoi ne pas généraliser ce genre d'initiative ?

C'est en montrant les motos, en les faisant essayer que les gens prendront goût à VOXAN

Pourquoi n'avons-nous pas cette année de soutien pour nos projets alors que depuis trois ans nous avons prouvé, en nous inscrivant ou en soutenant des pilotes que les VOXAN tournaient et étaient aimées du public ?

A toutes ces observations, Didier Cazeaux a été attentif.

Il reconnaît les problèmes du réseau de distribution mais ne sait pas comment les gérer pour l'instant, vendre 300 motos, à 36 concess, cela ne fait même pas 10 motos par an par concess, soit à peine une par mois, il ne comprend pas pourquoi ça ne marche pas.

Sont but est maintenant d'accompagner, de former, de motiver et de soutenir le réseau afin de relancer la machine. Tout cela devrait se faire petit à petit courant 2006, des choses vont changer, mais lesquelles ?

Même constat côté bonnes volontés et personne motivées autour de VOXAN. Il est important pour lui de soutenir et d'encourager tous ces efforts.

C'est aussi un chantier qu'il doit finaliser.

Quand à montrer les motos, l'usine va sûrement déménager à côté du circuit d'Issoire, ce qui facilitera ce genre d'évènement.

Côté partenariat, rien à dire à ce stade, si ce n'est qu'il est d'accord avec nous sur le fait que VOXAN ne gardera son identité que si elle reste Française dans sa conception et sa fabrication.

En résumé, par rapport à tout ce que nous avons évoqué avec lui, il reconnaît tous ces dysfonctionnements, les justifie par le manque de moyens et le temps nécessaire pour remettre la machine en marche.

Tous ceci devrait très largement s'améliorer d'ici peu, comme dit plus haut, des changements vont déjà s'opérer cette année.

Voici en gros ce qui ressort de son message qui se veut rassurant. VOXAN a encore besoin de temps pour remonter la pente.

une journée d'essai inoubliable tout de même !

Bilan perso :

- des crampes dans les joues à cause d'un sourire limite hilare qui ne m'a pas quitté de la journée malgré les éléments "contraires" (euh ! je sais pas si dans le premier tour de la dernière séance de la journée au guidon de miss Charade , j'étais si hilare que ça sous le déluge . 18900€ qd même et un freinage démoniaque , ça calme. Avec le petit doigt que je freinais ... un peu crispé mais tellement heureux. Z'ont dû mettre les feux rouges , barrer la piste pour que finalement je m'arrête , malgré le cuir détrempe et de l'eau plein les bottes , le tout étant encore en train de sécher en ce moment)

- un panard terrible malgré la piste détrempe . On ne se refait pas si facilement ; c'est que je roule en T66 moi sur Clémentine . Je sais , c'est dans la tête mais sur le mouillé c'est 2° d'angle et encore quand je ne m'arrête pas pour voir si ça penche pas trop ... Que c'est bon de sentir un train avant qui accroche. Avec vos Pilot Power , vous pouvez pas savoir ce que c'est que zéro feeling.

- 2 sessions de 4 tours en Black Magic , sur piste mouillée. Qu'est-ce qu'on est bien dessus ! Facile même pour la pince que je suis sous la pluie . Du bonheur.

- 2 sessions sur Road. Trop bon sur le sec même si ça racle un peu. Celle que j'ai préféré sous la pluie battante parce que la plus facile , la plus instinctive .

- et la cerise sur le gâteau donc , 1 session sur le Graal de certains , Miss Charade .

- Sans compter le plaisir d'avoir également pu mettre des visages sur beaucoup de pseudos cotoyés au hasard du forum

Src76

C

H

A

R

A

D

E

Salut à tous,

De retour du Mans en catégorie Protwin un p'tit résumé rapide de ma première course!

Mercredi : roulage libre de 30 mn.

Découverte du nouveau tracé, malgré la chicane la courbe Dunlop est toujours aussi impressionnante -- Première fois que je tourne sur un "vrai" circuit avec la Vox, il faut comprendre la machine et déterminer la bonne démultiplication : le prochain coup sera la qualification -- Mon frein AR ne fonctionne pas -- Et la moto tourne mal, un comble pour une Voxan !
Bilan : 1mn 53s

Jeudi : séance qualif. 1

Davy m'a rejoint et nous avons monté le frein AR piqué sur mon CR de route -- Il faut se qualifier aujourd'hui car la pluie est annoncée pour demain vendredi -- A la fin du premier tour je regagne les stands étrier AR en feu, coup d'extincteur des commissaires -- Bilan : une session perdue, je ne suis pas qualif -- Bonne nouvelle à priori beau temps demain tout n'est pas perdu.

Bruno Destoop et Rémi Guignard du Ramzy Team nous rejoignent dans le paddock ProTwin, sympas -- Nous leur rendrons réciproquement à tous une petite visite dans les stands, la MV Agusta est magnifique, le bruit sublime avec la ligne Arrow, grande discussion avec Emile Ferré et Bruno -- Sentiment d'une famille qui se retrouve autour d'une même passion, cela fait du bien, je retrouve mes marques et tout ce que j'aime dans le sport moto.

Samedi : la course

Tour de reconnaissance, le moteur tourne bien, premier freinage, la moto est instable, tangué, impossible de l'inscrire dans le virage, un vrai camion -- Tour de chauffe, je n'arrive pas à freiner et encore moins à tourner !!! Grille, feu rouge, feu vert, je relâche l'embrayage et ... manque de caler ! La moto est hyper violente -- Je recommence, même problème, c'est clair pour moi l'embrayage est mort -- Je me retrouve quasi seul sur la grille presque dernier. J'arrive enfin à m'arracher -- 2, 3, 4, 5, courbe Dunlop je coupe tard et passe qqs concurrents -- Freinage copieux, je me bats avec la machine, chicane, sortie en trois sur les vibreurs, guidonnage (normal à cet endroit) je plonge dans la Chapelle, la moto écarte, je pousse sur le guidon, appuie sur le cale pied, jette l'épaule, si avec ça je ne tourne pas ... la moto accepte de tourner ... et tombe à l'intérieur du virage me voici sur le vibreur intérieur ! OK, donc non seulement j'ai un camion, mais passé un certain angle elle est sur vireuse !

Chemin aux Bœufs, 200m, 150m, je saute sur les freins et ... ça tourne pas !!! L'avant est figé par terre !!! Pneu crevé ? bac à graviers, j'accélère et rejoins la piste -- Merci mes début en tout terrain !

Malgré deux drapeaux jaunes (interdiction de doubler) je remonte et dépasse les derniers -- Quelques chutes « égailent » la course -- Mais un drapeau rouge (arrêt de la course) est présenté au 8^{ème} tour.

Arrivée au parc fermé, le mec à coté de moi descend de sa Ducat et se plaint de la clavicule, d'après lui elle est pétée, son carénage est bien râpé, comment est-il arrivé ici alors ??? et la Ducat orange devant moi, ravagée du coté droit, le mec l'appuie contre le mur -- Spectacle bizarre, c'est un remake de Gladiator ou quoi ???

Bilan :

La course a été interrompue pour cause d'huile sur la piste qui a provoqué des chutes, notamment celles des Ducat que j'ai vues en parc fermé -- Mais dans ce cas le classement retenu est celui du tour précédent -- Du coup le gars qui s'est cassé la clavicule monte sur la 3^{ème} marche du podium, Louis-Luc est 4^{ème} et moi ... bon dernier. Les boules, mon plus mauvais résultat depuis que je fais de la compète, maintenant il va falloir bosser, comprendre et corriger le pb d'embrayage qui a été le plus pénalisant -- Pour les pb de partie cycle j'ai ma petite idée ... à suivre. Merci à tous ceux qui sont venus me soutenir, Davy en tête, mais aussi Olivier & Yannick qui se sont levés à 5h30 pour assister à la course, au trésorier, G.la frite, Karine, Philippe et ts les autres -- Promis cet affront sera lavé et de la plus belle manière. On retiendra de ce we ProTwin ma qualif. en 16^{ème} position malgré les 80 concurrents, le manque de roulage et de préparation.

Prochain RV le 27/28 mai au Vigeant.

Le Bonheur est dans le V ! JP Bondu



Vendredi : séance qualif. 2

Davy me panneaute dans la cabine de chronométrage du Ramzy Team, c'est royal -- En effet Le Mans n'est pas équipé d'une boucle magnétique Alfano : la galère -- J'ai remonté les tubes dans les Tés à une valeur proche de l'origine, la moto tourne mieux -- Meilleur tour en 1mn51"1 ce sera bon. Je commence à me faire plaisir sur la moto mais je loupe encore trop de points de corde -- Manque de roulage. Je manque aussi de garde au sol à droite, la moto touche, surprenant je ne suis pas du genre à prendre de l'angle ...
Résultat : qualifié 16^{ème}, soit 4^{ème} ligne -- Correct.

Le soir Rémy passe -- Ils ne sont pas qualifiés, 6 mois de travail et de dépenses aux orties mais il a le sourire : chapeau -- Et il constate que mon frein AR est trop bas ! La vis de butée s'est dévissée et pousse la pédale vers le bas qui frotte donc ! Et cela est certainement la cause de la surchauffe de mon frein AR la veille -- Réparation, je me couche serein et confiant ... demain c'est dans les 10 ! J'ai encore remonté la fourche de 1,5 mm pour revenir à la cote d'origine.

Les Marmottes reviennent.

Salut les Marmotards,
La printanière, c'est pour bientôt : 27 et 28 mai.
Je vous attends là-haut.
Pierre Vedel (06 81 49 59 56 ou pierre.vedel@free.fr)

L'agenda

L'une des principales raisons d'être du VCF est de faire connaître la marque. La journée VOXAN du samedi 27 mai, week-end de l'ascension est l'occasion de nous montrer partout en France, de faire rouler nos belles ensembles pour attirer l'œil.

Certains d'entre vous déjà ont prévu des activités sympas, Philippe « barbu casqué » PERELLE dans le sud est (cf N°31), Doc 36 qui sera au bord du circuit du Vigeant, pour une manche du protwin (visez la tente du VCF).

Vous aussi dans votre région vous pouvez organiser quelque chose : rien de bien compliqué, vous communiquez un lieu et une heure de rendez vous puis vous allez vous balader en groupe. Pour les infos, utilisez le forum, je suis sûr qu'on va faire plein de chose.

Pendant que j'y suis, je vous rappelle quelques dates :

13 et 14 mai, week-end à Sauviac dans la région de Bordeaux, organisé par René Pitoux (tel :05 56 76 68 44), avec visite de l'atelier de fabrication des side car Choda ;

Samedi 27 mai, journée VOXAN un peu partout en France ;

3 et 4 juin les Coupes Moto Légende à Dijon ;

10 et 11 juin un rallye au départ de Fontainebleau (Dominique CHARRETON 06 07 54 73 73) mais aussi un week-end de balade dans le Jura (là c'est moi qu'il faut appeler Bruno 06 86 79 17 20) ;

17 et 18 juin Gérard Jumeaux à Croix en Ternoix (62) ;

24 et 25 juin, balade gourmande à Brantôme (16) (J François LAURENT 05 56 78 18 52) ;

14-15 et 16 juillet l'AG à Charade...

Plus tout ce que vous avez envie d'organiser, car le club c'est avant vous qui le faites vivre !!!

bruNOXan

Coupe Moto Légende

Les 4 et 5 juin,
A Dijon-Prenois

Comme l'an dernier, Charlotte et Bernard proposent d'accueillir les VCF's dans leur ferme de La Borde, située à 20 mn du circuit de Dijon-Prenois :

Un abri pour la moto, un apéro, un bon dîner campagnard avec les produits du terroir, une paillasse pour la nuit et un solide petit déj, pour 25 €, ambiance comprise... N'attendez pas trop, les places sont limitées, réservations au 03 80 93 27 27 (heures des repas).

Que va-t-il se passer en juillet ?

Vous allez bientôt recevoir les convocations pour notre assemblée générale, c'est l'occasion de faire un point.

Chaque année, le bureau est renouvelé dans son intégralité et cela fait deux ans de suite que des appels à candidature sont lancés afin de trouver de nouvelles personnes motivées pour faire vivre le club.

Cette année, le bureau a subi un grand chamboulement, principalement motivé par le départ du bureau restreint pour des raisons de disponibilités personnelles. Cette saison aura été très éprouvante pour les personnes en poste, reprise en main du bureau, problèmes à l'usine, projet endurance et sportifs difficiles à mener à bien...

La gestion d'un club comme le notre est certes motivante et passionnante mais aussi très prenante. Nous faisons bien entendu tout cela par passion. Depuis cette année, le club subit des changements, de nouveaux adhérents motivés arrivent, vous êtes nombreux à proposer votre aide et des activités autour de nos motos et du club.

Alors qu'allons-nous faire le 16 juillet ?

Parler du club, de ses projets passés et à venir mais surtout choisir un nouveau bureau.

Depuis l'AG 2005 certains d'entre nous ont exprimé le besoin de souffler, Phil@ est resté disponible mais s'est retiré de la présidence, Pascal, Nadia et Damien ont choisi de se retirer et ceux qui restent se sont partagés le travail. Chaque année nous nous disons tous que nous aimerions bien passer la main, mais il est évident que si personne ne se présente, nous n'allons pas dissoudre le club et stopper net une si belle aventure. Donc chaque année nous nous représentons.

Nos voudrions simplement vous demander de réfléchir avant l'AG, de penser à ce que représente le club pour vous et de voir si certains d'entre vous ne seraient pas intéressés pour s'investir un peu plus dans sa gestion.

Il est évident que les personnes en place ne laisseront pas tout tomber du jour au lendemain, il y aura un accompagnement.

Mais pensez y, certains sont au bureau depuis la naissance du club, cela fait 5 ans, déjà, et ces personnes là on aussi le droit de devenir de Grouillots de base comme se plait si bien à le dire notre ancien président. Certains aussi ont besoin de consacrer plus de temps à leur famille ou à leurs projets professionnels.

Lors des convocations, il y aura sur le bulletin une question simple, « souhaitez vous intégrer le bureau ou une commission ? ».

L'an dernier, une seule personne a coché cette case, nous souhaiterions avoir l'agréable surprise d'en voir plus. D'autant plus qu'il manque actuellement 3 personnes pour gérer correctement les commissions.

Merci donc de prendre 5 min pour penser à votre club.

Le bureau

Rappelle pour la journée circuit du 14 juillet

Juste pour vous rappeler qu' afin d'organiser au mieux les sessions et avoir une idée du nombre de participants il est important pour nous de recevoir vos inscriptions rapidement. Donc si vous savez déjà que vous souhaitez rouler sur le circuit, merci de reprendre votre 72° de passion n° 31 et de me renvoyer le document.

Ness

Bagagerie pour les Voxan : une alternative aux produits Bagster

Pas facile de trouver un tapis et une sacoche de réservoir pour les Voxan. Il y a bien des modèles pour Café Racer et Roadster chez Bagster mais ils sont à la fois moches, chers pas toujours faciles à installer et ont tendance à abîmer les (fragiles) carénages. Le modèle ci dessous de chez Held s'adapte sur presque toutes les motos. Je l'avais remarqué sur le Café Racer de Francis. Il en était très satisfait. J'ai acheté l'ensemble il y a plus d'un an et après plusieurs milliers de km, il s'avère effectivement très pratique tout en conservant la ligne de nos Voxan.



Installation du Support de Tapis: Fixation par sangle crantée autour de la boucle arrière près du réservoir



Installation du Tapis: Fixation facile du tapis par une sangle autour de la colonne de direction. Le tapis fait lecteur de cartes. Il s'ajuste sur le support par velcro.



Les prix

Le tapis (ref 4003) : 30 €

La sacoche Appolo (ref 4424) : un peu moins de 100€

Sur commande chez Accessoirement - 94, av. Edouard Vaillant, 92100 Boulogne Billancourt (Tél. 01 48 25 00 15)

Le site du fabricant et les liens produit

<http://www.held-biker-fashion.de>

<http://www.held-biker-fashion.de/index.php?id=4003&lg=e&lg=e>

<http://www.held-biker-fashion.de/index.php?id=4424&lg=e&lg=e>

Les plus

- Conserve la ligne de la moto
- Montage / démontage en moins d'une minute
- Le support est invisible sous la selle
- Lecteur de carte sur le tapis de réservoir
- Contenance correcte
- Peut s'adapter sur de nombreuses motos
- Prix (par rapport à d'autres marques)

Les moins

- Vérifier / resserrer de temps à autre la courroie qui passe autour de la colonne de direction.
- Pas de fixation latérale (mais c'est moins moche).
- Un peu sensible au vent latéral

Fredv2