

Edito

Le VCF a 5 ans déjà... 5 ans de coups de cœur, de coups de main, et de coups de gueule.

5 ans déjà depuis ce magnifique 3 novembre 2001 où nous nous sommes retrouvés à Issoire « notre capitale de la moto française ». Nous pensions juste montrer notre attachement à nos motos, notre coup de cœur pour ces machines à plaisir. Aucun d'entre nous n'avait prévu que l'élan de ce jour-là nous porterait jusque là où nous sommes, au VOXAN Club de France d'aujourd'hui, grandi de tant de colères, de passion et d'amitiés.

5 ans de présence sur les salons, les expos, de démonstrations des performances mécaniques et du caractère de nos bécanes, de soutien et de coup de main entre nous. Pour dire et montrer encore que VOXAN existe toujours, pour persuader ceux qui doutent, que le seul risque est de se faire plaisir, et quel plaisir ! Deux Moto Tour avec des résultats, et de l'émotion. Bien sur il y aussi le coup d'épée dans l'eau des 24 heures du Mans, faute de moyens et de soutien, qui nous a permis de mieux rebondir sur le Protwin et prouver sur la piste que notre Vétouine made in France peut rivaliser avec les grands. Et enfin l'achat de notre proto, la moto de personne et de tout le VCF, dont chaque entrée sur la piste sera le résultat de votre motivation, de vos coups de main, de votre enthousiasme.

5 ans de rencontres, petites ou exceptionnelles, de soutien, du conseil à l'entraide, d'accueil des sympathisants, des nouveaux voxanisants, des soirées à refaire le monde, les lois du marché de la moto et l'histoire de VOXAN, des week-end à dérouler de la départementale en ruban, du nord au sud et d'Est en Ouest. Au point qu'une balade se termine souvent par le concess du coin pour lui payer une mousse, et rencontrer des compères en vadrouille. Et le forum, lien virtuel mais quotidien pour beaucoup d'entre nous, des virtuoses de la mécanique aux adeptes des bons mots. Et notre fanzine, nos 35 numéros du V72, écrits, imprimés et envoyés depuis 5 ans à la sueur des bonnes volontés, et la salive des langues de bœuf du Clairon.

5 ans à espérer, se réjouir et pâlir des déboires de Voxan.

On a tous pris un coup de poing dans le ventre l'hiver dernier, quand l'usine a licencié 22 de ses salariés, sacrifiés sur l'autel de l'économie de marché. Sûr, c'est désespérant d'entendre parler plus souvent d'un hypothétique dépôt de bilan que du caractère du moteur, de la formidable tenue de route, de la gueule du dernier modèle, de ce rouge Gardette si lumineux... Mais nous aurons beau faire et beau dire, nous ne pourrons pas forcer les ventes. Juste témoigner de notre satisfaction, en tant qu'ambassadeur de la marque. Nos coups de gueule dans la presse, notre lettre à Mr Cazeaux auront-ils eu un impact ? L'histoire nous le dira. Le VOXAN Club de France reste quoi qu'il arrive libre d'expression. Continuons ensemble cette histoire, sur les routes et dans les cafés, nous faisons partie de l'avenir de VOXAN.

Fil@, Jack Palmer, Philippe ALLER



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

Octobre/Novembre 2006
V72 N° 35

Coordonnées du bureau

Président : Ness (Didier CALET)
06.81.86.32.00 ness-cr133@wanadoo.fr
Secrétaire : The Cure (Rodolphe Quéron)
06.75.63.66.37 thecure@free.fr
Trésorier : Nico Road 333 (Nicolas JAOUEN)
02.40.86.46.88 Nico.jaouen@free.fr
Com'Adhérent : Hadrien DECANIS
06.22.15.15.61 hdecanis@carrefour.com
Com'Com : Fil@ / Jack Palmer (Philippe ALLER)
06.87.36.57.42 fil.palmer@free.fr
Com'Sport : Zen (Philippe SZENDROI)
06.11.76.48.52 Philippe.Szendroi@wanadoo.fr
Com'Tech: Tilk (Xavier MANSAT)
06.64.37.90.60 xavier.mansat@neuf.fr
Com'Tour: Jacques MOREL
04.73.53.06.10
Com'Info: Serval (Laurent PLANEL)
06.24.88.09.42 serval83@hotmail.com

Protwin 2007 - proto VCF

Le pilote sera Fabienne Migout.
Comment est venue à nous Fabienne ?
Elle a flashé sur le proto exposé à Toulon à l'arrivée du MT.Nous en avons parlé à Mig (mais un championnat n'est pas son truc), à B. Destoop (engagé avec une autre marque) et à VdV (problème de disponibilités sur la durée). Bref cette rencontre initiée par Rodolphe et Fila fut à point nommée.
Un choix inédit et judicieux coté image et coté performances.

Zen

Annonce

La préparation du proto est en cours et certains travaux spécifiques sont de la compétence de professionnels. Il nous faut leurs verser un acompte maintenant pour lancer les travaux et être prêt fin février. Nous ne pouvons donc attendre janvier ou février pour compter sur vos dons lors des renouvellements de cotisation. Merci pour ceux qui le peuvent d'avancer dès aujourd'hui votre versement Com'Sport afin de disposer de trésorerie.

Zen

Bienvenue à

Jean-Dominique CENTOFANTI (30), Eric SEMBINELLI (78), Philippe CHOMEIL (83), Michel Pinel (85), Michael HUGON (15), Alain COSTE (07), Bernard HAMEL (50), pépito LATUADA (78), Marylène COMBE (13), Philippe NAULT (86), Franck REINAS (16), Sylvie AUBAGUE (78), Pascal PLANEL (07), Benjamin ALLOUCHE (13), Arnaud FLEGEO (72), Maxence SONILHAC (63), Christophe JOBARD (59), Clément GRANET (63), Philippe PILUSO (83), Daniel et Marise MEURINE (Jivaro et Jivarette, 63)

Une réunion a réuni une partie des intéressés pour faire le point avant la saison.

On peut remercier Jean Pierre BONDU qui venait ainsi nous donner un maximum de retour d'info quand au comportement de la moto.

Voici un bref résumé de cette réunion

↳ *Peinture :*

Pour la moto, le choix définitif est fait. On remercie tout ceux qui ont participé, notamment François et ses multiples projets conceptuellement intéressants.

Voici les conclusions qui représentent l'avis moyen de tout ce qui nous a été proposé

La peinture se doit d'être sobre, facilement reconnaissable, représentant Voxan et le Voxan Club de France. Donc, dans la continuité de la 60 (celle utilisée par Bruno Destoop en 2005), une majorité des membres du club désirent conserver les couleurs, par contre il nous fallait aussi différencier le proto VCF. Il sera donc rajouté une bande séparant le bleu du gris se prolongeant de l'avant jusqu'au dossier qui sera également de couleur rouge. Voxan Club de France sera marqué en bleu sur le fond gris et passionnément en rouge juste en dessous



Pour le camion, les grandes lignes ont été montrées lors de l'AG et nous étudions plusieurs solutions pour la mise en œuvre (peinture, autocollants...)

Comme vous le savez, nous cherchons à peindre le Boxer aux couleurs du VCF.

Jean Philippe « Wilephi » s'est proposé pour s'attaquer au projet. Mais le Boxer est haut en tout cas trop haut pour son garage.

Si quelqu'un peut prêter un local, un hangar pouvant accueillir le Boxer pendant la réalisation de l'œuvre...

Cet endroit devrait idéalement se trouver dans un rayon de 50 km autour de Chaumont (52).

Merci de contacter le bureau si vous avez la perle rare

fil@

↳ *Préparation hivernale de la moto :*

Avant le début de saison, beaucoup de travail sur la machine comme la modification des repose pieds, adaptation de couronne standards sur les jantes Marechini, installation d'un vase d'expansion, réalisation d'une 2è carrosserie complète plus légère, etc... Michel Houard est l'homme qui se charge de ce travail.

Nous étudions aussi l'intérêt d'adopter le double injecteur et le système anti drible sur l'embrayage. Michelm de la comtech procèdera à une vérification moteur et selon le résultat, une préparation plus ou moins poussée sera confiée à un pro.

↳ *Championnat 2007 :*

Il y en aura deux : le Prowin dont ce sera la dernière saison, et le Toptwin qui prendra le relais en démarrant dès 2007.

L'avantage du Toptwin est de ne pas se caler sur les journées Open de vitesse, donc d'être sur d'autres journées moins chargées et d'avoir plus de temps de roulage (2 finales, une A une B, plus de qualif, ...). En cours d'étude selon les impositions de chaque organisateur.

↳ *Pilote :*

Bruno Destoop a re-signé en 2007 chez Buell pour le Protwin et pour le Moto Tour. VdV alias Jean-Pierre Bondu ne peut hélas professionnellement s'engager sur la totalité de la saison donc participera sporadiquement avec sa machine perso. Mig préfère les courses sur routes. Nous avons donc pris contact avec une personne qui avance bien et que notre projet intéresse : Fabienne Migout. Nous espérons finaliser au moment où ce journal sera imprimé.

A savoir aussi que selon le classement en Protwin, il n'est pas impossible que le proto aille au 100 ans du TT fin mai. Quelques discussions sont amorcées avec des garçons comme Mig, Etienne Godard ou Marc Granié, tous spécialistes de ce type d'épreuve.

↳ *Partenariats techniques et commerciaux :*

Le VCF est en train de conclure plusieurs partenariats. Parmi ceux-ci il y a BOSS, qui modifiera l'amortisseur. BOSS va aussi proposer une offre produits / tarifs (amortisseur mais aussi fourche) spécialement aux membres du VCF (plus d'info dans un mois).

D'autres partenaires sont plus ciblés pour une aide en fournitures (consommables moto, usinages, etc. ...). Cela nous permettra d'abaisser le budget et d'attirer des sponsors pour un apport uniquement financier.

Il y'a aussi un partenariat plus tourné vers le développement technique avec l'ESTACA MOTO TECH (une des branches de l'association des élèves ingénieurs de l'École Supérieure des Techniques Aéronautiques et Construction Automobile, située à Levallois). Ce groupe a déjà participé à plusieurs projets de conception de prototypes moto. Ils nous seront d'une précieuse aide pour travailler sur les points les plus délicats dans l'évolution du proto et sont très motivés par notre engagement sportif en tant que club de marque.

↳ *Trésorerie :*

C'est le point crucial pour le moment, nous sommes en fin de saison et les finances au plus bas. Pour lancer certaines préparations, il faut rapidement des rentrées d'argent. Il faut donc relayer un maximum pour trouver des entreprises, petites ou grosses qui puissent nous soutenir. Pensez à leur rappeler qu'une majeure partie de l'aide allouée est déductible des impôts (66% dans la limite des 5/1000 du chiffre d'affaire) et que ce projet est assez unique car il rassemble plusieurs volets très positifs pour l'image d'une entreprise comme les aspects associatifs et éducatifs par exemple.

↳ *Equipe :*

Plus coté préparation : Michel Houard, Michelm, Potar, Zen sans oublier Fila, Ness, Nico, theCure, ...

Aussi des membres qui cherchent dans leur entourage des sponsors (CR666, Fredoc, Doc36, ...).

Et pour le suivi de la saison, certains comme Tilk, Michel H ou Alain Delorme se proposent (rien encore de décidé à ce jour).

Voilà donc un résumé de nos travaux. Si vous trouviez le proto déjà superbe, à la sortie de l'hiver il sera vraiment peaufiné et magnifique. Nous avançons donc bien, seuls les moyens vont vite faire défaut comme toujours.

Protwin Magny Cours 15/16 septembre

La dernière course de Protwin de l'année ! Après les espoirs déçus de Nogaro (qualif 6, abandon en course) l'équipe est remontée comme un pendule bien que le tracé de MC ne soit pas favorable à la Vox, c'est un circuit de moteur ! A propose d'équipe elle est constituée de Michel « Anonyme », Davy « toujours prêt », MIG « la débrouille » à la mécanique, Christine « CR51 », Jean-Pierre « Dédé du Gaz » à la logistique/fourneaux. Tout est bien planifié et prévu, et donc comme prévu rien ne se passera comme prévu ...

A 3 jours du départ ns n'avons pas la tente. Philippe P. prend cela en mains en hop, un aller-retour Le Blanc Paris soit 5 heures de route et c'est réglé. Merci Philippe !

Départ jeudi 14 matin pour participer à la session d'essai libre de 17h, surprise Papy Guy est aux commandes du camion et derrière lui sa dernière acquisition, une superbe Black magic flambant neuve ! Sympa mais avec 4 Pass ns sommes déjà 6, ça va être chaud ! MIG à ses cotés a la banane comme d'habitude. Départ à 13h de chez moi, on est déjà en retard c'est cool. Autoroute et tout à coup le moteur s'arrête ! Heureusement à proximité d'une aire de repos dans laquelle ns rentrons en roue libre. Séance de mécanique sans succès, ns appelons une dépanneuse, réparation, bref arrivée au circuit à 19h, ce sera donc direct séance chrono demain jeudi.

Jeudi le temps est menaçant, et à 16h au début de la séance ProTwin le ciel nous tombe littéralement sur la tête ! Retour express au stand pour monter les pneus pluie, retour en pré grille, reste 5 mn mais le drapeau rouge est sorti, piste impraticable. Lorsque ns avons le droit de nous élancer la piste est impraticable et après 3 tours drapeau rouge fin de la session. Je suis 13ème sur 18 qualifiés ! Heureusement ce soir je dors à l'hôtel, sur le paddock c'est le sauf qui peut. A 19h après 8h de route c'est l'arrivée de Dédé du Gaz qui se charge de la cuisine et assure « comme une bête », dîner de tt l'équipe sous la tente.

Vendredi arrivée de Davy, rebelote la pluie se calme en journée mais redouble d'intensité pile pour la 2ème séance de qualif Protwin à 17H ! Bilan l'organisation nous avait accordé 20 mn de plus, soit une séance de 40mn, mais ns ne pourrons rouler que ... 4 tours ! piste impraticable. De plus il faut savoir que MC est un circuit très glissant sous la pluie, notamment les bandes blanches très piégeuses. J'accroche le 18ème temps à la loterie, tout de même étonné de n'avoir pu suivre Fabienne Migout qui est partie comme une balle, et surpris de constater que mes pneus marchent mieux après 3 tours de circuit alors que le circuit se remplit d'eau. Bizarre ... Nous avons monté les pneus pluie sur les jantes légères, convaincus que ce temps de fin du monde se maintiendra tout le we, grave erreur ... J'avais prévu de coucher au circuit, mais devant tant de flotte je trouve à me faire héberger dans une chambre d'hôtel, ouf ! Discussion dans les paddocks avec Bruno Destop (MV Agusta) qui souffre d'un problème d'avant bras, sa participation aux 24H est compromise.

Samedi course à 9H30, ns arrivons sur le circuit à 7h45. La loterie continue, la pluie s'est arrêtée mais je ne sais pas à quelle vitesse la piste sèche. Passage par le stand MV Agusta, discussion avec le directeur de course (très aimable) qui vient de boucler un tour de circuit en voiture « Il est 8h15, si le vent et le soleil se lèvent, la piste peut être sèche dans 30 mn ». Ouai. Et je fais quoi avec cela moi ??? Bilan le temps de retourner à la tente le soleil et le vent se lèvent ! 8H30 il faut prendre une décision, allons-y pour les pneus secs (Michlin power race CT2), nous tentons de les monter sur les jantes légères mais avec Michelin absent du paddock pas facile. MIG essaye de nous arranger le coup avec un team bien équipé qu'il connaît, Davy s'active, Pepito notre voisin en Ducat l'accompagne en mini moto. Il est 8H50, la moto est sans roue AV et pas de nouvelle de Davy. 8H55 le voilà, le montage n'a pas été possible, bref je partirai en jantes d'origine. Tant pis.

Tour de reconnaissance, tour de chauffe, la piste est sèche et accrocheuse ou mouillée et glissante suivant les endroits, certains sont montés en slick, d'autres en mouillé, d'autres avec un mix des 2. Je pense avoir tout compte fait les bons pneus. Procédure de départ, rouge, vert, gaz en démarrant peinard à 3000 tr/mn et ... je double au moins 5 concurrents. Super départ, génial ! Dans le premier gauche c'est l'embouteillage, je suis trop à la corde et dois en laisser passer 2 ou 3 qui arrivent fort. Je m'en rappellerai ! La course se déroule ensuite de manière assez monotone, Cottard me passe comme une balle, le garçon a l'air motivé et sa moto marche de diou ! Il finira 2ème. Devant moi je reconnais le proto d'Emmanuel Ripault derrière qui j'avais terminé au Vigeant. Là pas question, mon lascar ton heure est venue ! Je m'applique et remonte petit à petit. Le problème est qu'il me met environ 4 longueurs dans la montée sur Adélaïde. La moto semble un peu souple en suspension, sensible au freinage d'Adélaïde et dans les remises de gaz sur l'angle. Je pense n'avoir pas assez refermé l'hydraulique, je m'apercevrai bien après la course (chez moi) qu'en fait le joint spy gauche est mort et que je perds de l'huile.

Bref je recolle Emmanuel, mais là-dessus Bantigny ns double et je reperds de la distance. Caramba tout à recommencer. Je m'y remets. A chaque accélération la Ducat s'éloigne et comme je ne peux pas planter de freinage violent, je dois impérativement accélérer plus tôt et garder plus de gaz sur l'angle. Je me fais 3 grosses glisses dans le 180° (humide), à tel point qu'un moment je glisse de la selle et passe le rapport supérieur. Chaud !

Je ramarre Emmanuel au Château d'eau, là pas de pitié je reste gaz sur l'angle et pique à l'intérieur au freinage en relâchant néanmoins tôt les freins pour éviter de déstabiliser la moto et garder de la vitesse de passage. La sortie est un peu chaude, sur la ligne blanche et là c'est gaz en grand dans le gauche qui suit, lequel et encore humide ... freinage, pas de roue à ma hauteur, je balance ça passe, chicane, ligne d'arrivée et ... drapeau c'était le dernier des 15 tours !

Bilan je finis 12ème, correct vu le peu d'essais et l'enchaînement des événements. Bien sur j'espérais mieux mais il y a un paquet de Ducat et Aprilia derrière, plus adaptées à ce circuit rapide.

Merci à tous et notamment Dédé qui est reparti le matin même pour raison familiale, donc il n'aura même pas vu la course ! A bientôt.



V
O
X

E
N

S
P
O
R
T

Balade Gourmande 2006

On y était, moins nombreux que l'année dernière, mais les absents ont eu tort.

Y'avait 2 CR, 3 Scramblers, 1 Road et 1 X90.

Y'avait Jean-François Laurent (le GO) et Véronique, René Pitoux et José, Jean-Michel Lavaud et Lise, Philippe Gisselmann et sa fille, Didier Simon, Edith et moi.



On a eu Balade et on a eu Gourmande. Et cerise sur le gâteau, on a eu déjeuner et un bout de chemin avec nos ancêtres (sortie club de Chasseneuil, plusieurs centaines de machines). Mais entre temps, il y avait eu apéro à l'écurie "Tout en Gazo", point de rdv avec nos ancêtres, qui provoqua chez René une envie irrésistible de création d'un nouveau modèle Voxan : Le Scrambler HDI. L'histoire commence au supermarché de Nontron, ou l'on s'est arrêté pour faire le plein. Didier s'approche de René et lui dit : je vais t'en raconter une bien bonne: J'ai mis 76 litres de super dans mon camion (sur 80 litres) avant de m'en apercevoir : la galère, il a fallu tout vidanger. René se tape sur les cuisses en disant "Ah le con!" et continu à faire le plein de sa moto. Au moment de raccrocher le pistolet, il le met sur le jaune, et se tourne vers nous et dit : "merde j'ai mis du gas-oil". Nous on croit à une plaisanterie, mais devant sa tronche, on renifle le réservoir et bingo! c'est bien du gas-oil. 10 litres.

Alors là, galère. René a toujours le sourire au départ, mais une heure plus tard, plus de sourire, mais reste calme. Démontage réservoir, idée vite abandonnée. Je file au gîte chercher un tuyau de vidange que trimbale toujours mon X90, pour les cas où mon CR tombe en panne d'essence (ça lui arrive !). On vidange 9 litres que l'on met dans la voiture de Jean-François, on remet 5 litres de super, on re-vidange 5 litres en se disant que le gas-oil a été dilué, on fait le plein de super, et René essaie la mise en route : teuf-teuf, beaucoup de fumée, mais point de ronronnement du VTwin. Grise mine, le René, mais toujours calme. Une heure trente après le raccrochement du pistolet jaune, René arrive à passer ses mains sous le réservoir, débranche le tuyau, respire le liquide : c'est encore du gas-oil.

Apparemment, ce qui reste de gas-oil est dans le fond et ne se mélange pas à l'essence. On vide le fond avec la pompe électrique: contact on, contact off, on, off, etc... car la pompe ne fonctionne pas plus de 2 secondes.

Enfin après avoir vidé 3 litres, il y a de l'octane dans ce qui arrive, comme dit René. On refait le plein (en surveillant René des fois qu'il remettrait du gas-oil), et il lance la machine. Ça tousse, ça pète, ça fume, mais enfin ça démarre. Par contre faut pas rester derrière, on voit plus rien dans la fumée. C'est bon pour les flics ça, plus de plaque ! On repart, mais le René, on le suit à la trace. Comme l'a dit l'un d'entre nous, pour savoir où l'on est, il suffit de survoler le secteur et repérer les traînées de fumée. Et ceci jusqu'à la fin de la sortie. Et quand il n'y avait pas la fumée, il y avait l'odeur. C'était la recette du Scrambler HDI par René.





Content, mais après coup, d'avoir créé un nouveau modèle Voxan. En dehors de ces péripéties, on a eu droit à une visite de l'atelier de Didier, et de ses superbes machines, certaines en état, d'autres en pièces. Et à un (ou plusieurs) tour dans ses sables Gnôme et Rhône. Quel mécanisme !!! Et de beaux jours pour sa retraite à Didier avec tous les ancêtres à restaurer.

Au fait, nous étions dans le Périgord, au Domaine du Lac pour le logement, à Nontron pour sa coutellerie, dans la cave de Dominique Jamet pour la dégustation de vin, à la cave de St Sornin pour le pique-nique, à Brantôme (la Venise du Périgord) pour un café, quelques autres magnifiques lieux (La Rochefoucauld, St Jean de Côte,...), et au Château de Puyguilhem pour une dernière sieste avant le départ. Merci à l'équipe Nadaud pour nous avoir reçu à l'Écurie "tout en Gazo" (des centaines de moteurs industriels de toute technologie, pourvu que ce soit ancien), merci au Président du Club de Chasseneuil pour nous avoir permis de passer un moment avec eux, MAIS SURTOUT MERCI A JEAN-FRANCOIS et VERONIQUE pour avoir organisé tout ça.

Michel Meron

RALLYE EN PÉRIGORD-LIMOUSIN

Virée en pays Nontronnais

Le 25 juin, l'Acame a rassemblé 132 motos d'avant 1965 pour son 23^e rallye.

Du Solex — aux pédales largement sollicitées — au 1 000 cm³, 132 anciennes ont "dévoré" les belles routes départementales de Charente et de Dordogne, sous les phares de 35 modernes chargées de sécuriser le parcours. Parmi les motos, on comptait pas moins de 17 BM dont cinq attelées, une Sunbeam S7, une Motosacoche 510 de 1932, une FN Sahara, une Motoconfort D3C de 32... Elles ont navigué durant 140 km au gré des villages : Montbron, Nontron, en passant par Piégut — capitale dordognaise du cèpe — Hautefayes, Charras, Chazelles, Marillac...

A Nontron, une visite du musée Nadaud a été organisée. Il s'agit d'une collection privée de moteurs fixes à vapeur. Les cuivres brillaient, quelques moteurs sont montés en pression. Les ralentis de métronome ont fait pas mal d'envieux... beaucoup aimeraient avoir le même sur leurs bécasses. Puis, un repas est servi à la salle des fêtes de Nontron et l'Acame accueille le Voxan Club en balade dans le coin.

Retour à Chasseneuil vers 18 h. Joël Courtois, le président, adresse ses remerciements à tous et pro-



◀ Rassemblement de motos d'avant 65 pour la balade de l'Acame. Ils étaient nombreux à y participer.

pose le verre de l'amitié. Le club est connu pour sa convivialité et sa qualité d'accueil, les prix des repas sont modiques et le camping est gratuit.

La majorité des participants sont des habitués. Le plus ancien, c'est Dédé Cousin qui totalise 89 printemps au compteur. Aux curieux, il affirme que c'est la moto qui le conserve. On veut bien le croire...

L'Acame,
16260 Chasseneuil-sur-Bonnieure,
tél. 05 45 39 65 43 (HR)
ou 06 85 82 27 48.



▼ Il y avait une dizaine d'attelées, dont cette BSA G14.



Cela devait se fêter en Voxanie, 5 ans d'existence, 5 ans de projets fous et 5 ans de passion inaltérée pour Voxan.

5 ans de Passion

Le WE a commencé par une petite balade dans la montagne Bourbonnaise, lieu que nous n'avions pas encore exploré. Comme certains l'ont dit, c'était une route à Scrambler, que Jacques Morel nous avait préparé... Demandez à Papi Guy si vous ne nous croyez pas... Vers 16h, les Voxanistes ayant toujours faim et soif, nous avons fait un arrêt « Goutté » chez le coutelier qui a créé notre modèle de couteau. Boisson, gâteaux, distribution des couteaux, et photo de famille avant de repartir chez notre incontournable Antillais Auvergnat pure souche et son légendaire ti-punch, celui que nous n'avons plus besoin de présenter, il s'agit bien entendu d'Arverne.

Mais avant d'y arriver, selon la tradition, une sortie Voxan sans une panne ne pouvant exister, notre ami Antoine Myette, pour se faire remarquer, a trouvé le moyen de laisser sa moto sur le bord de la route, histoire de profiter du paysage... en camion.

Je vous raconte pas l'humeur du Monsieur toute la soirée chez Arverne... Mais rassurez vous, dès le lundi, après un passage éclair et efficace à l'usine, il est reparti tout sourire sur son fier destrier... D'ailleurs, à ce sujet, merci à toute l'équipe de l'usine.

Mais revenons à nous moutons, un ti-punch, 2 ti-punch, 3 ti-punch... enfin bref, quelque rafales de ti-punch plus tard, il est temps de passer à table et de faire la distribution des cadeaux d'anniversaires que certains ont arboreront fièrement...

Puis vient le temps de souffler les bougies et de manger le gâteau, à couper en 93 parts tout de même, pour finir cette bonne et belle journée.

Quant au dimanche, on peut dire qu'il a été « light », certains ont du ressentir un poids sur la moto, genre elle tire un poil court aujourd'hui...

Ne voulant pas rester sur l'échec (causé par les intempéries) de l'année dernière chez Jivaro, il nous a donc fallu y retourner pour prendre un apéro digne de chez Jivaro. L'humeur était tellement bonne que Jivaro et Jivarette ont décidés d'adhérer, et à ce titre nous leur souhaitons la bienvenue.

Nous avons donc le plaisir de vous annoncer que la commission tradition et fellation est réactivée, je vous laisse deviner le nom du responsable...

Pour finir, une potée auvergnate plus loin (y avait même du rab pour les plus gros), nous voici donc tous repartis dans nos pénates, la tête pleine de souvenirs.

Voilà, c'était un petit compte rendu rapide du WE, d'autres en raconteraient sûrement plus, ce ne sont pas les anecdotes qui manquent, pour vous dire, y en a même un qui a roulé avec le pied cassé tout le WE... sont trop fort ces savoyards.

Comme je l'ai répété tout le WE, merci à tous ceux qui ont pu se libérer pour un si court WE. Nous n'espérons pas avoir autant de monde, même si nous avons commandé le soleil, quasiment 100 personnes au plus fort du WE.

Vous êtes de plus en plus nombreux à participer aux événements, cela nous fait vraiment plaisir.

Et puisque vous avez été sages, nous allons vous préparer une AG aux petits oignons encore mieux que l'an dernier !

Mais avant, n'oubliez pas de nous proposer vos balades pour remplir le calendrier des sorties 2007.

Ness





Voxanite (suite)

Bon c'est sur, y avait le moulin. Un touine, surtout en V, même français, ça se respecte. Une référence au passé de la Naâation, tout Magna-Debon, Gnôme & Rhone et René Gillet réunis. Mais c'était l'angle, là, 72°, ça sort d'ou cette cote mal taillée ? on aurait dit le degré de la gnôle du vieux.

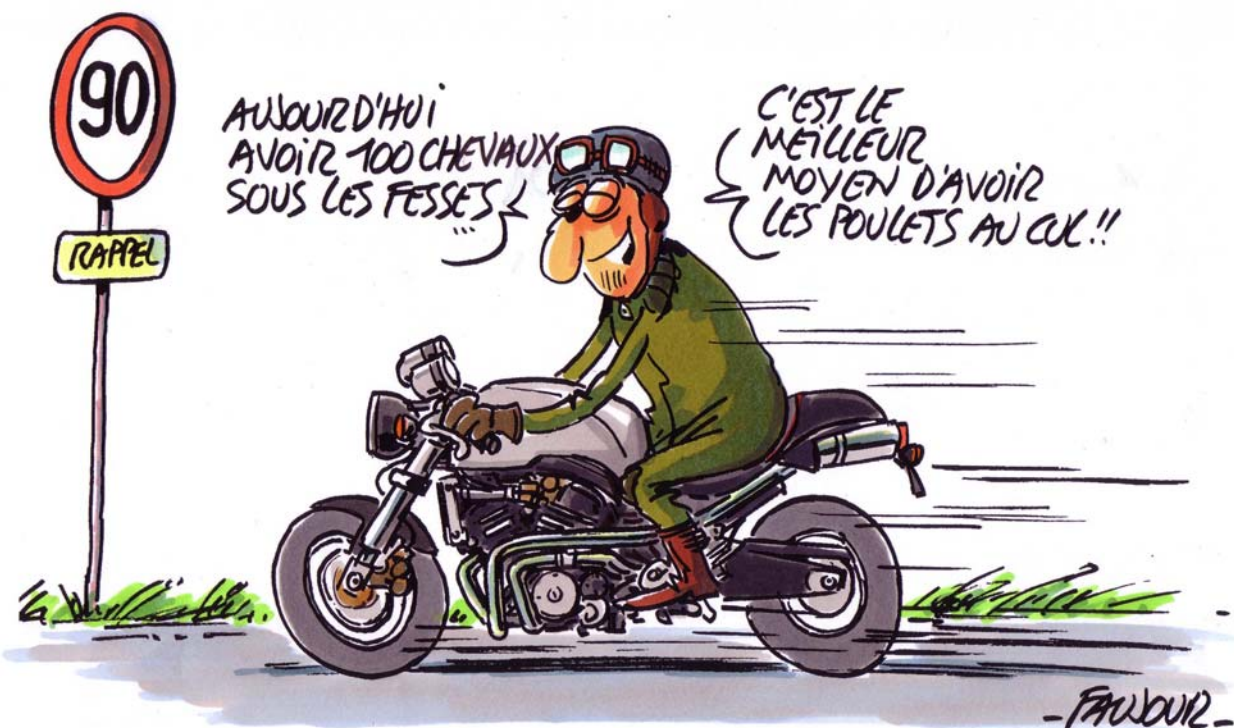
Pouvaient pas prendre un chiffre rond, non ? Un truc qui sonne bien a l'oreille, genre 45, 60, 90, 180, 360, un compte juste, quoi. Et pourquoi pas 123,4567890°, tant que tu y es ? rien qu'avec cette notice technique toute de traviole au départ, déjà, je rebutais.

Faut dire qu'on m'avais sacrément bassiné quand j'étais lardon. On avait un précepteur qui venais nous bourrer le mou tous les jours. Ouais, un gars pour nous faire l'école à la maison, direct au saut du plumard. Ni p'tit déj, ni coup de peigne. Il avait des ordres on ne peut plus précis. Inutile de te dire que les cours ressemblaient plus a une séance de propagande soviétique qu'a la gazette des sports. En géométrie, par exemple, la vision de l'espace se résumait a 2 tours de vilo et les conséquences sur la chaîne cinématique aboutissant a la carcasse radiale fabriquée par une autre grande famille française, des cousins éloignés.

En maths et en physique, c'était calcul de cylindrée, vitesse linéaire d'un mobile a mouvement alternatif, rapport d'engrenage et démultiplication finale, courant initial alternatif et courant de décharge. Le cours d'histoire ? c'était que du vieux tromblon, Manx, Vélocette, Vincent, que des trucs avec des toiles d'araignée dans les arbres à cames. Assommant. Et pis la baston entre les Anglais, les Allemands, les Italiens, et nous les Français au milieu pour faire l'arbitrage. Pour tout dire, ça s'arrêtait aux années 60, soi-disant qu'après, c'était plus de l'histoire, mais de l'économie de marché. Dommage, c'est justement là que les chevaux ont commencé à arriver.

Bref, un peu juste comme ouverture d'esprit. Mon frangin, lui, le perfide, avalait tout et n'importe quoi sans broncher, pour te le ressortir nickel propre au contrôle. Moi, c'est vers l'âge de 12 ans que j'ai pris la tangente. Dans la tête du moins. Voulai que je fasse de la bécane ? Très bien. J'en ferai. Qu'à ma tête. Mais quand j'ai commencé a dessiner des p'tites mob¹ de trial dans les marges et des courses de cross sur les bordures de mes cahiers, les appréciations trimestrielles sont subitement devenues plus acides.

André de la Tour de Gazzz de France
Dédé du gazzz pour les zamis



Message de la Com'Tech

L'ensemble de la Com'Tech ainsi que quelques adhérents vous prépare des dossiers techniques pour vous faciliter le quotidien avec vos belles Voxan. A venir dans les V72°: Dossier sur le Régulateur, le compte tour Gardette, L'électricité, Mesure de température, et beaucoup d'autre chose

Xav/Tilk.



A vos Agendas !!!!!!!!!!!!!!!

Devant le succès du WE AG/Circuit 2006, et voulant faire dans l'originalité.... Nous allons réitérer la formule en 2007.

Ben oui quoi...Et comme l'AG 2005 avait aussi emballé les gens, ben, en fait, la formule va être un mix des deux.

Donc, vous pouvez dès à présent réserver vos 26, 27 et 28 mai 2007 !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

Si tout se passe comme prévu : Les 26 et 27 mai se passeront dans un château du Sud cantal avec balades le samedi et AG le dimanche matin

Retour du Cantal à l'Allier pour être le 27 au soir dans un Camping dans les gorges de la Sioule (proche de Clermont FD). Et tout ça pour être sur le Circuit de Charade le lundi 28 mai !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

LA BALADE AUVERGNATE:

Pour les membres Auvergnats du VCF et les autres membres du VCF de passage en Auvergne (et leurs amis), une balade à moto (tous modèles VOXAN de préférence) de 3 heures en moyenne est organisée les derniers dimanches du mois, de février à novembre si la météo le permet. Le départ se fera devant le restaurant bar "L'escapade", situé avenue du pont (D212) à Cournon, au plus tard à 14h00 (le lieu d'arrivée pourra être différent et fonction de chacun).

Scraty

Début septembre, une lettre a été adressée à Didier Cazeaux. A ce jour, nous n'avons pas eu de retour à ce courrier. Merci aux auteurs : Fredoc et Dédé du Gaz.

Sauver le soldat Voxan

Voxan. Un nom. Presque une légende. Enfin, un début de légende. À peine plus de 2500 motos produites, tous modèles confondus, en pratiquement 8 ans. Bien loin des chiffres du marché, nous sommes d'accord. Plus éloigné encore de tout seuil de rentabilité. Pourtant le monde motard entier connaît, y compris à l'étranger. Malheureusement, cette reconnaissance tient d'avantage aux déboires de la marque qu'à la qualité de ses machines.

Des hauts et des bas, des espoirs étincelants, vite éteints, des déprimés abyssales. Des erreurs et des errements qu'il est inutile de rabâcher, sauf à en tirer les leçons. La stratégie. Les hommes qui se sont succédés à la tête de l'entreprise n'ont pas su, ou peut-être simplement pas pu, tirer le meilleur parti de cette merveilleuse aventure, machine à rêver pour beaucoup d'entre nous. L'industrie motocycliste française méritait mieux, beaucoup mieux. Au nom de la richesse de son histoire. Bien sûr, Voxan, c'est un nom tout neuf, sorti d'une séance de brainstorming marketing. Ce n'est pas Triumph qui renaît de ses cendres. Mais le fait de ne pas porter un nom du passé impose-t-il de ne pas avoir d'avenir ?

Une conception, l'expression de l'exception française dans le génie de sa différence. Une moto qui n'est pas un produit, mais un superbe objet dont les qualités statiques et dynamiques ne sont plus à démontrer. Une conception qui remonte à 10 ans et qui, pourtant, reste d'actualité. Et pas seulement sur le plan technique. Il suffit de constater l'impact d'une de ces machines stationnée sur un trottoir pour prendre conscience de l'aura dont elle bénéficie auprès du public. Y compris chez le néophyte. Et que dire de la passion des aficionados de la marque, prêts à tout pour faire partager l'émotion, expliquer sans relâche le bien fondé et la qualité de leur compagne de route.

Quoiqu'on en dise, ces motos rencontrent auprès des motards un large succès d'estime, un enthousiasme trop souvent réfréné par le manque d'information. Qu'on le veuille ou non, Voxan fait partie du patrimoine national. Et une fois encore, la production tourne au ralenti, avec un personnel réduit à sa plus simple expression. Les bruits les plus inquiétants courent, de la revente à l'étranger à la cessation pure et simple, en passant par le fractionnement, le dispatching, l'éclatement, la sous-traitance, et bien d'autres encore. Une situation d'échec qui rappelle bien évidemment les précédentes. Au-delà des contingences humaines dramatiques, c'est une belle et grande idée qui périclité. Alors que l'outil de production est fonctionnel, il serait extrêmement regrettable de devoir jeter cette entreprise aux oubliettes des affaires classées.

Compte tenu de vos qualités de management, beaucoup de gens ont cru en vous et Voxan, et nombreux sont ceux qui croient encore en la marque. Alors, de grâce, Mr Cazeaux, ne laissez pas mourir Voxan. Tant qu'il est encore temps. Tant que vous avez encore entre vos mains le pouvoir de ne pas rester, dans les esprits et dans l'histoire, comme le fossoyeur de cette merveilleuse aventure.

Les passionnés de Voxan, heureux à moto mais inquiets et le Voxan Club de France



Bon de commande couteau

Nom : _____ Prénom _____
 Adresse _____
 CP _____ Ville _____
 n° adhérent _____ n° téléphone : _____



Base du Couteau
 mouche moteur Voxan en argent massif
 gravure "Voxan club de France" sur la lame
 fermeture Liner Lock (se débloque avec le pousse)

Bois à 60 €			
Olivier			<input type="checkbox"/> 60 €
Bois de rose			<input type="checkbox"/> 60 €
Genévrier / cade (Bois parfumé)			<input type="checkbox"/> 60 €
Palissandre (Bois marron très foncé)			<input type="checkbox"/> 60 €
Bois et cornes à 65 €			
Pointe de corne			<input type="checkbox"/> 65 €
Ebène (noir)			<input type="checkbox"/> 65 €
Etui en cuir			<input type="checkbox"/> + 10 €
guillochage : (cf photo ci-dessous)			<input type="checkbox"/> + 5 €
Frais de livraison			<input type="checkbox"/> + 5 €
Total (chèque à l'ordre du "Voxan Club de France")			<input type="checkbox"/> €

Si vous voulez une livraison pour les fêtes de Noël, il est impératif de répondre avant le 25 novembre 2007. Toute commande passée après sera traitée pour livraison début 2008.

Adresse :
 Didier Calet
 14, rue du Potier Paternus
 63190 Lezoux
 06 81 86 32 00

