

Edito

Cela y est ! Nous sommes en 2007 ! Que le temps passe vite ! Il passe si vite que vous avez entre les mains le n° 37 du V72° de Passion.

Pourtant nous sommes en février et il n'y a pas eu de numéro en janvier. Et oui, comme nous vous l'avons souvent écrit depuis 5 ans, votre *Vézine* ne peut exister que grâce à votre participation. Sans article, pas de journal. Nous comptons sur vous, proposez des pistes et rédigez vos passions : vous vous ferez plaisir en nous présentant de vos expériences. Ce journal est le votre, utilisez le.

Les choses bougent chez VOXAN et ce n'est pas pour nous déplaire.

Vous lirez dans ce numéro le premier contact du VCF avec le Directeur Général de la SIDAM, Pierre LAURENT-CHAUVET. Au VCF aussi cela bouge, mais pas assez vite faute de moyens importants. Le proto est en pleine préparation pourtant il nous manque toujours le nerf de la guerre... Sur Paris, nous pensions organiser une soirée et une tombola pour ramener des fonds à la Com Sport, mais le coût est trop élevé. Nous sommes preneurs de toute idée, initiative.

Vous trouverez aussi l'agenda des sorties ainsi que le pré programme de l'assemblée générale.

Pensez à renvoyer votre bulletin d'adhésion 2007 sinon, ce numéro risque d'être le dernier.

Au plaisir de vous rencontrer !

Bonne Année

2007



V72 N° 37
Janvier 2007

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

11ème MOTO TOUS AZIMUTS

dimanche 25 mars, organisé par la FFMC 28.

Pour la 5ème année, le VOXAN Club de France sera présent à Chartres avec son stand et son accueil « VCF ». Avec plus de 9000 entrées en 2006, le succès de cette manifestation confirme l'intérêt des motards de la région pour cette fête. Des voxanistes se sont déjà proposés pour assurer l'installation de notre carré VIP.

Le salon ouvre ses portes de 8h00 à 18h00. Démonstration de stunt, brocante moto, etc. sont au programme.

Egalement présent sur le salon, le concessionnaire TOXIC Machines d'Etampes exposera quelques unes de ses oeuvres.

Une bonne occasion pour sortir vos VOXAN et leur dégourdir les roulements.

fil@

Sommaire:

Page 2	<i>Pierre LAURENT-CHAUVET (DG de la SIDAM) au Clairon</i>
Page 3	<i>Com'Tech Com'Sport</i>
Page 4-6	<i>La suite des aventures de Manu</i>
Page 7	<i>« Le début du recommencement » de Dédé Un week-end sur la côte normande</i>
Page 8	<i>Programme de l'AG 2007 Calendrier 2007</i>

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
06.73.75.04.07 scrambler63@gmail.com
Com'Info: Serval (Laurent PLANEL)
06.24.88.09 42 serval83@hotmail.com

Pierre LAURENT-CHAUVET au Clairon

A la réunion mensuelle des parisiens du vendredi 12 janvier, les voxanistes présents ont eu la surprise de rencontrer Pierre LAURENT-CHAUVET, venu au Clairon pour rencontrer les voxanistes, présenter la SIDAM, parler du partenariat avec VOXAN et avec le VOXAN Club de France.

PLC en discussion avec Didier RENOUX et Éric MAURICE de Moto2



Sur VOXAN, Pierre LC a clairement défini l'implication de la SIDAM ; pour lui, et parce qu'il s'avoue un « franchouillard », il n'imagine même pas une délocalisation complète et totale de VOXAN à l'étranger. VOXAN restera en Auvergne, à Issoire, mais dans de nouveaux bâtiments situés près du circuit et ce dans un avenir proche.

Cependant, il reconnaît que des contacts industriels et financiers sont en finalisation de signature. Il se pourrait que certaines pièces soient fabriquées en Asie, mais la conception ainsi que l'assemblage se fera à l'usine. Des contrats de partenariat et autres seront dévoilés vers la mi-février.

Pour ce qui est du réseau, l'objectif est d'avoir au moins une concession par département et d'arriver en fin d'année 2007 à une centaine de lieux. Sa priorité est de trouver des relais dans l'Est et dans la région de Pau.

Il souhaite que les concessions « historiques » continuent l'aventure avec eux.

Les critères pour être concessionnaire :

- Avoir au moins deux VOXAN dans son magasin
- Acheter le panneau d'outillage spécifique, le logiciel VOXAN-Pro et l'enseigne VOXAN
- Distribuer l'huile Ipone ou Motul.
- Avoir au moins un mécanicien qui assiste au stage de formation VOXAN.

Les futurs projets de motorisations :

A l'évidence, des projets, il y en a plein les cartons ; de ce qu'il annonce dans un avenir proche (le Mondial ?). Il serait question d'augmenter la cylindrée à 1200CC sur certains modèles et de la baisser à 800CC sur d'autres.

La refonte du roadster est prévue rapidement car il ne passe pas les nouvelles normes (Euro3, je crois). Il est aussi prévu que des modèles prennent le nom de VOXAN, mais il n'a pas voulu en dire plus...

Ensuite une discussion s'entame avec les nombreux présents qui insistent sur l'importance du suivi des motos et de la confiance qu'ils ont envers leurs mécanos. PLC souhaite que le VCF ne fasse pas de contre publicité auprès des nouvelles concessions mais il souhaite aussi qu'on lui signale si des mécontentements pointent dans certains lieux ; je lui précise que le club a toujours fait la différence entre club et usine, que sur le forum, nous veillons à éviter tout dérapage et nous conseillons aux Voxanistes déçus de se plaindre directement à l'usine.

Il souhaite aussi que nous lui fassions part des problèmes récurrents ; arrivent donc sur le tapis, la contenance ridicule des réservoirs de Scrambler, les problèmes d'injection, la piètre qualité des batteries, arbres à cames, compteurs, etc...

PLC prend des notes et dit que VOXAN et l'équipe de techniciens de la SIDAM ont trouvé et résolu le problème des compteurs : il semblerait qu'un des composants soit défectueux et qu'après l'avoir remplacé par un autre, il n'y aurait plus de soucis.

Nous abordons aussi le Proto/protwin/sport...

Il va tout faire pour nous aider en faisant marcher son (énorme) carnet de relations. Etant élu local, il va même aller jusqu'à faire une demande de sponsoring/subvention à la région Champagne-Ardenne.

Après une heure et demi de discussions franches mais dans un bon état d'esprit, nous passons à table... Pierre LAURENT-CHAUVET apprécia les omelettes de Dame Christine et la Verveine Verte et reste avec nous jusqu'à minuit.

Comme vous l'avez peut-être lu sur le forum, PLC a fait l'unanimité auprès des présents, bien qu'il ne nous ait pas entièrement convaincu sur la signature réelle de toutes les concessions historiques VOXAN.

De son côté, il a été ravi de l'accueil que nous lui avons réservé ; il fera tout son possible pour que lui ou quelqu'un de la SIDAM participe à ce rendez-vous.

Je lui ai dit que nous apprécions toujours la franchise mais que par-dessus tout nous n'aimons pas d'être pris pour des gentils rigolos, j'insiste sur notre nombre d'adhérents et sympathisants et sur notre capacité à être rapidement au courant de tout ce qui se passe autour du « monde merveilleux de VOXAN ».



Fil@

Le VOXAN Club de France dans la presse

Le VOXAN Club de France sera à l'honneur dans MAXIMOTO de février. Une page rien que pour le club dans un mensuel, c'est assez rare pour remercier Loïc DEPAILLER, le rédac chef adjoint.

J'en profite pour faire un petit clin d'œil à Moto 2 qui ne rate jamais une occasion pour parler des VOXAN.

fil@ de la Com.Com

Je vous présente une évolution venant de l'usine, cette évolution concerne les ressorts de soupapes (dans les culasses). Attention cela n'est pas un rappel d'usine, mais une évolution proposée en S.A.V.

Cette modification a pour but de supprimer toute usure répétitive de cames ou/et poussoirs sur les moteurs ayant rencontré ce problème.

Les grandes lignes de l'opération consistent à retirer les ressorts internes, remplacer la coupelle acier par une nouvelle en alu, et conserver les ressorts externes, il faut modifier ces derniers dans leur partie supérieure selon les spécifications usine.

Seuls les concessionnaires sont autorisés à effectuer cette opération, car ils possèdent la procédure technique relative à la retouche à effectuer sur le ressort Ext. conservé.


Explication Le but recherché consiste à réduire les pressions Came/Poussoir (*Paramètre déterminant de l'usure Came/Poussoir*) en diminuant les efforts induits par les ressorts, le fait de supprimer le ressort intérieur diminue par conséquent directement ces efforts.

Cependant un seul ressort (Extérieur) ne peut suffire à vaincre les efforts d'inertie de la masse rapportée à la soupape dans la configuration d'origine, ce qui entraînerait un affolement des soupapes avec des conséquences graves de rupture de soupapes, piston, culasse.

C'est pourquoi la masse rapportée à la soupape est réduite par la coupelle Alu (2,8 fois plus légère) et l'absence du ressort intérieur (dont les 2/3 entraînent dans la masse rapportée à la soupape).

Résumé

- La coupelle supérieure en acier est remplacée par une coupelle en alliage d'aluminium à hautes caractéristiques mécaniques, ayant subie une oxydation anodique "dure" afin d'en augmenter sa dureté superficielle.
- Le ressort intérieur est **supprimé**.
- La coupelle inférieure est **conservée**.
- Les 1/2 Cônes d'origine sont **conservés**.
- La retouche à effectuer sur l'extrémité de la spire rapprochée/meulée du ressort extérieur, et ce du côté coupelle supérieure, consiste en un ébavurage et un rayonnage soigné de toutes les arrêtes.

 **Ne surtout pas monter un seul ressort avec les coupelles acier, ne pas monter les ressorts ext. sans modification de leurs parties supérieures. Risque d'endommagement du moteur.**

Je tiens à remercier Michel C. qui a été d'une grande aide pour cet article.

Xav / Tilk.

La prépa hivernale du proto

Une petite brochette de gens s'active autour du proto.

Jivaro s'occupe de remonter très soigneusement les moteurs en changeant ce qui présente un doute. Il n'y a rien de dramatique mais des attentions spéciales à porter sur la filtration de l'huile ou les pipes d'admission par exemple.

Potar coordonne certains développements techniques avec l'association Estaca Moto Tech (par exemple embrayage anti-dribble).

Michelm ré usine entièrement la boîte à air pour optimiser les écoulements.

Michel Houard reprend une foule de détails sur la partie cycle. Il revoie par exemple les platines repose pied, la fourche, l'amorto arrière, le porte-couronne, toutes les fixations carrosserie, etc ...

Ness et moi coordonnons les travaux, trouvons de la visserie avia ou des moyens pour usiner des pièces, nous mettons en place l'organisation avec Fabienne, ... bref une foultitude de petites choses anodines ou pas mais nécessaires.

Fila souhaite organiser une soirée sur Paris au profit du proto car la chasse aux sponsors est peu fructueuse.

En effet il reste à financer certains points techniques et la saison. Coté technique, on aimerait refaire une carrosserie allégée, avoir un anti-dribble, monter des étriers radiaux Béringier, ... le développement de la machine continuera donc en cours de saison. Coté saison, il faudra prévoir les frais d'inscription, de déplacement et les consommables. En moyenne 1000 € par course. Les moyens commencent à arriver grâce essentiellement à vos renouvellements de cotisations et nous vous en remercions vivement. Nous disposons aujourd'hui de 3300 € affectables au proto, sur lesquels nous devons en économiser une grande partie pour démarrer la saison.

Prochaine étape : remontage en février de la moto, réunion avec les acteurs puis mise en route de la campagne d'essais et réglages.

A+ sur la piste.

Zen et toute l'équipe proto.

Mon Moto Tour à nous, la suite

Lundi 25 septembre l'utilisation du road book

5 H 30, Cocoricoooo. C'est quoi ce truc, j'y crois pas, c'est mon réveil, j'ai oublié de le désactiver hier suite à mon réveil très matinal. De colère, je me retourne et tente de coincer à nouveau la bulle.

5 H 35, Une sonnerie mélodieuse mêlée de Cocoricoooo se fait entendre. C'est le réveil de Lolo qui l'a également oublié, plus le mien qui s'est remis en route. C'est l'émeute dans le camping-car, on manque de se faire virer. Ils ne comprennent pas que l'erreur est humaine ; du coup, tout le monde est levé et aura une douche chaude et un bon petit déjeuner. Bernard est déjà allé chercher du pain et Papy Jack fait chauffer le café.

L'heure tourne pour Eric, on a préparé les outils avec Nours. Eric sort la Katoche du parc fermé, toujours pas d'embrayage. T'imagines, si on s'est planté dans le diagnostic, son moto tour s'arrête à Reims !!! On le pousse jusqu'à la ligne de départ, puis on se place 20 m derrière. Il y a plus qu'à attendre. Il pointe et arrive en poussant au pas de course (avec le cuir, la combi pluie, etc. ...). On béquille la moto. Pendant qu'il reprend son souffle, avec Nours, on vire la selle, le carénage, le résé. Effectivement, c'est bien la durite qu'on a pincé hier en rentrant le résé à la basket. Un petit rilsan, on remonte tout, et miracle, ça marche. 10 min Chrono, Eric est fin heureux, il enquille la 1° et part pour les 400 Km de la journée. Il ne nous reste plus qu'à retourner au parc et nous équiper. A vrai dire, on est un peu content de nous, sur ce coup là.

Le blues me reprend, je repense à Jean Luc, à toutes celles qui sont restées en Haute Saône. Un p'tit coup de téléphone à la maison pour rassurer et me rassurer, ça passe.

9H et quelques, c'est à mon tour, je vais chercher Titine au parc. Aujourd'hui, j'ai les clefs dans la main, c'est ça l'expérience. Contact, elle démarre au quart de tour. Je fais le choix de partir en cuir avec juste l'équipement pluie dans un sac à dos, le temps est menaçant, on verra bien. Nours, lui s'est déguisé en Bibendum. Je pointe et c'est parti.

Je n'oublie même pas de ranger mon carton. Hier j'avais quasi mémorisé le parcours, aujourd'hui, il faut sortir de Reims et tailler la route dans la campagne champenoise. A peine, 1Km après le départ, le road book indique de tourner à gauche, le fléchage lui indique de tourner à droite. Je choisis l'option fléchage et me retrouve 2 Km plus loin dans un cul de sac. Mauvaise pioche et 1° leçon : toujours suivre le road book. Je fais demi tour et revient à l'embranchement pour reprendre le parcours normal. L'heure a tourné, mais ce n'est pas le plus pénible : le kilométrage du trip ne correspond plus au kilométrage du road book, je vais être obligé de faire du calcul mental toute la journée. Je finis par sortir de la ville et trace ma route au milieu des vignes malgré le temps plus que menaçant. Je ne suis toujours pas à l'aise, j'ai des yeux qui traînent à tous les carrefours, à tous les chemins de champs. Je me fais doubler par d'autres concurrents qui y vont eux. Tant pis, on verra bien.

Au milieu de nulle part, un CP. Je comprends le « à demain » de la veille. En fait les commissaires sont itinérants, ils nous suivent jusqu'à Toulon. Petits mots d'encouragement, et c'est reparti.

Tiens des motos en sens inverse, mais c'est ceux qui m'ont doublés tout à l'heure. Finalement, mon allure de limace n'est peut-être pas une mauvaise chose. Je découvre les paysages, les nombreuses battisses et en plus, je ne me perds pas. La pluie menace toujours. 168 Km plus loin, le premier Contrôle Horaire puis une spéciale. Malgré mon allure de pépère, je suis 45 min en avance. Nours arrive un quart d'heure après tranquillité. On a prévu une assistance mais ils ne sont pas là. « Allo, vous êtes où ». « ben sur l'autoroute, on eu un petit contretemps » ; En effet, la sortie d'autoroute est en travaux ; ça les oblige à faire un détour de 60 Km. Ils devraient être en place à la neutralisation juste après la spéciale. C'est à espérer, parce que je n'ai pas assez d'essence et je n'ai pas une tune sur moi. En attendant, va falloir que je me fasse la spéciale avec le sac sur le dos et le bardas dedans. Leçon n°2 : prévoir l'imprévisible et ne jamais sortir sans sa carte bleue.

Vu l'heure et l'attente au départ de la spéciale, on pose les bécanes et on essaie de voir Eric. Sa pétoire fuit toujours, moins qu'hier, mais ça fuit. Pas bon ça. Il part quand même ; le couteau entre les dents.

Je pointe au CH, maintenant il faut attendre environ 20 minutes pour le départ de la spéciale. J'y suis passé cet été en voiture, ça m'a l'air très rapide. Je n'aime pas ça, en plus les nuages deviennent très menaçants. A 3 min du départ, il pleut, puis ça s'arrête, la route est mouillée ; pas bon ça. 3,2,1, go, je part prudemment, ça n'a pas l'air très glissant. J'en mets un peu plus. Je suis trop tendu, la pluie ? La moto saute dans tous les sens, rebondit sur les bosses. Sur un gros freinage, je bloque l'avant, bref, pas rassuré du tout, je finis à ma main et tant pis pour le chrono. Arrivée et Neutralisation.

Il est 13 H. La neutralisation, c'est 30 min de repos obligatoire à mi-étape où l'on peut se restaurer, mécaniquer, etc... Lorsque j'arrive, Eric et déjà reparti, par contre, Jérôme, Ness et Canonnier sont arrivés. Ouf, on va pouvoir faire le plein de la moto et du pilote.

Nours arrive, comme d'hab, il est mort de rire et vient de faire péter une pendule.

On en profite avec le frangin pour changer les cartes routières pour l'après midi et c'est déjà l'heure de repartir.

Le temps est toujours menaçant et je repars sur les mêmes bases que le matin avec des petites routes, des changements de direction incessants. La pluie s'en mêle. Alors Combi pluie, ou pas. En scrutant le ciel, je prends le risque de ne pas la passer. Bonne pioche, l'averse se calme au bout de 5 km et je ne suis pas mouillé. Km 160, il y a une base Chrono.

Le principe est simple : on connaît le point de départ, on doit rouler à 60 km/h pile et on ne connaît pas le point d'arrivée. Il peut y avoir des chronos intermédiaires, tout retard ou avance par rapport au chrono idéal est pénalisé. Nours arrive, il ne connaît pas le principe et n'a pas de chrono, on scotche à l'arrache son portable sur le dérouleur de road book et pour le kilométrage, ben, il verra (il a changé la couronne de la kawa donc son compteur est faux).

Départ pour ma pomme, le commissaire me lance : « elle va bien la Voxan ? » « Ben, oui » lui répondis-je un peu surpris. Top départ, la base chrono, c'est un truc pour moi, c'est pas rapide, faut enrouler propre quoi qu'il arrive, cool. 1Km, 2Km,5Km 300, en sortant d'un virage à droite, je vois le panneau d'arrivée, un coup d'œil sur le chrono, je suis à la bourre.

Je met à toc, coupe la cellule et manque de ne pas pouvoir m'arrêter à la hauteur du commissaire pour rendre mon carton. Il m'annonce mon temps: 5min 24, quoi ? Je prends 6s parce ce que j'ai pas été assez vite, j'y crois pas. Devant mon air incrédule, le commissaire hilare me lance en parlant de la moto « c'est normal, elle a pas l'habitude de ces vitesses là, la pauvre » CQFD.

Il reste 45 Km pour rallier le circuit de Magny cours. Arrivé au circuit, pendant que j'attends mon heure pour pointer, Nours arrive, il est dégoûté ; son portable s'est éteint dans la base chrono, il a tout fait au pif et il a pris 18 s de pénalités. Je passe le CH et me dirige vers le parc coureur. On a 2 heures pour préparer la moto car on fait le circuit cette nuit. Mais je ne vois personne. « Allo, vous êtes où ». Devinez quoi ???

« Heu, on eu un petit contretemps, j'ai une bonne et une mauvaise nouvelle. La bonne, on a tes phares, la mauvaise, c'est que le camping car est en panne. On devrait être là vers 19H30 » Houlà, pas bon. En fait, Papy Jack et Lolo sont tombés en panne de batterie avec le camping car, ils ont appelé Ness et Canonnier qui les ont dépannés et récupérés les phares additionnels que j'avais laissés dans le camping car. Bref, comme je dois poser la moto à 20 H au parc fermé, ça va faire short mais ça doit être bon. A part monter les phares et les vérifs d'usage, il y a rien à faire sur le café.



Eric est déjà au taf sur la Katoche, hier dans le speed final, on a oublié de resserrer une vis et ça suinte l'huile par là, pas grave. Je lui file un coup de main pour tout remonter. Il pose la KTM au parc. L'heure tourne, toujours personne, je commence à avoir faim et je voudrais bien me changer. La tenue de playmobil, c'est bien quand on roule mais là, je mettrais bien un short et des baskets. Finalement, je taxerai des pompes à Jérôme et un tee-shirt à Eric. Bernard qui a mis la popote en route m'invite à manger, ça fait du bien de se remplir la panse.

19 H 30, toujours personne ? Davy arrive, il a convoyé le camion de PNM depuis Reims avec son café dedans. Je lui explique le truc. « Pas de pb, si t'as besoin de quelque chose, passe nous voir » c'est cool, l'entraide sur le moto-tour. Il me demande aussi comment je fais pour rester aussi calme (à l'extérieur alors). Ben, c'est pas dur; c'est pas de gueuler qui les fera arriver plus vite. Petit coup de téléphone quand même : « Allo, vous êtes où ? » « On arrive, on arrive, il nous reste 10 Km »



19 H 45, Jérôme aperçoit une 406 à l'entrée du parc, il me dit : « c'est pas eux, il y a une moto sur la remorque » pourtant la voiture se dirige bien vers nous. C'est Ness et Canonnier, ils ont trouvé sur le chemin, un concurrent en classic qui a cassé un piston sur sa BM. Ils ont chargé la moto sur la remorque pour le ramener à Magny Cours. Pendant tout le trajet, les 2 paupols lui ont raconté que je ne supportait pas les motos autres que les Voxans, que j'allais sortir la cintrouse pour lui mettre les cylindres à 72°, etc... Le gars nous remercie, ne sachant pas trop sur quel pied danser. On lui décharge la moto, et il part dans un brouillard d'huile voir ses mécanos qui lui changeront le moteur dans la nuit.

Bon, c'est pas le tout, mais il reste 10 min pour s'occuper de ma moto à moi. C'est un peu le camping : phares, essence, niveau, pression, je rentre au parc fermé pile à l'heure, ouf.

20 H 30, le camping car arrive, sans phares, plus d'électricité. Lolo le gare tant bien que mal et cale. C'est déjà bien. On s'installe comme ça pour la nuit, dans 2 H 30, c'est la spéciale sur le circuit du Bol d'or. On en profite pour aller voir les séries experts et side cars, c'est superbe dans la nuit.

Lundi 25 septembre 23h..... la délivrance

Eric est parti, il y a une demi heure, il roule dans la série avant nous. Avec Nours, on récupère nos motos au parc fermé, direction la pré grille, je suis en 2° ligne, Nours en 7°, il me promet de me taxer et de klaxonner quand il me doublera. Davy me rejoint et me conseille d'aller voir la procédure de départ pas très standard. Je reste ensuite le long du muret et regarde Eric passer. La vache, il envoie avec son mono !!! Dernier tour, je rejoins ma moto, la tension monte, le moteur, la série précédente rentre de son tour de décélération quand on nous fait signe de couper les moteurs : il faut nettoyer la piste, il y a de l'huile... pas bon pour le stress ça. Eric termine son tour et arrive, sa moto brille dans la nuit, c'est beau. Il coupe le moteur, je m'approche. Tu m'étonnes que ça brille, la KTM est couverte d'huile, il y a une flaque en dessous, c'est lui qui a pourri la piste. Il est complètement abattu, il a fait le dernier tour en glissant de partout. Dans sa tête, son moto-tour est fini. Vu l'état de la moto, c'est probable. Je tente de le reconforter. « Pose ta moto au parc fermé, demain, on a une heure d'assistance avant de partir, on regardera ce qu'elle a ». Il faut que j'y aille, c'est à moi. Tour de reconnaissance, départ du tour de chauffe, que vois-je dans le faisceau des phares ? Il pleut, p...n mais c'est pas vrai, on est maudit. J'ai roulé ici cet été sous la pluie, c'est une vraie patinoire. Je termine le tour de chauffe tout doucement, pas rassuré du tout en essayant de repérer les traces d'humidité.

Rouge, Vert, je me fais déboîter de partout, départ calamiteux. Premier virage, et là, je ne sais pas ce qu'il s'est passé, j'ai du me claquer le pauvre neurone qui me restait, j'ai pas coupé. Plus pensé à la gamelle, plus pensé à la pluie, rien ; que gaaazz. Je fais l'extérieur à 2,3 concurrents, j'en pique encore quelques uns au freinage à Adélaïde. Le circuit, la nuit, c'est monumental, c'est fantomatique ; les tribunes vides dans la lueur des phares, tout... Je taxe une 1000GSXR au freinage du château d'eau, il me repasse à l'accélération ; je lui fais l'intérieur dans Estoril, il me déboîte dans la ligne droite. Vache, ça pousse son truc. Au château d'eau, je le repique à l'intérieur au freinage, mais plus propre, je ré-accélère plus tôt en élargissant la trajectoire, je sens sa roue avant juste sur ma gauche, je coupe pas, gaaazz. Il est obligé de céder sinon il va dans l'herbe.

Avant dernier tour, un missile vert me fait le freinage à Adélaïde, c'est Nours, il a juste oublié de klaxonner. Je m'accroche à son dossier, le rythme est insensé, la Kawa frotte de partout, le café aussi, ça fait des étincelles, c'est super chouette dans la nuit. Dernier tour, je suis toujours juste derrière la Kawa. Dans Imola, je vois un feu arrière qui coupe la chicane, ça a dû être chaud pour celui de devant. Je me prépare à faire le coup du GSXR à Nours au château d'eau, nous sortons de la chicane d'Imola, Nours se décale à gauche, mais qu'est ce qu'il fout. Wâââ, nom de d.... un attardé, je freine comme un sourd et manque de me manger l'arrière de la Kawa. En 5 tours, on a mis un tour au pauvre malheureux qui était là, il a pas du comprendre ce qui lui a déboulé sous les roues. Du coup, je n'ai pas pu repasser Nours et il a pris un peu champ, il reste 2 virages, tant pis.



Drapeau à damier et tour de décélération, on se serre la louche avec Nours et avec Cyrille (vous savez la R1 au banc à Reims) c'est lui qui a tiré tout droit tout à l'heure, chaud. Il fini 1°..... mais alors, ça fait Nours 2° et moi 3 ? Pas mal, 3° juste derrière deux 1000 quatre cylindres, je suis plutôt content de moi.

On rentre au parc fermé, toute la squadra me félicite. Ça fait un bien fou, j'ai pris un pied terrible. Michel, le proprio de la GSXR vient me voir : « Ouah, t'était chaud au château d'eau, t'as essayé de me pousser dans l'herbe ! ». Je lui explique que non, je passe comme ça à tous les tours, faut bien que je compense dans les virages ce que je perds en accélération. Les esprits se calment et tout rentre dans l'ordre.

Je les laisse à nos conversations et me dépêche d'aller voir Eric qui doit avoir le moral au plus bas. Pendant notre série, il a inspecté sa moto (on a pas le droit d'y toucher), il a retrouvé une vis avec un joint coincée entre le bras oscillant et la durite de frein. Elle ressemble furieusement à celles qu'on démonté à Reims. Aurait-on fait une autre boulette dans la précipitation ? On élabore notre plan d'intervention. Demain, il doit théoriquement récupérer la KTM à 7H30, on va avec lui à 7H15 pour essayer de gratter un quart d'heure, on le pousse jusqu'à la tente et après on a une heure, il doit partir à 8H30, pour voir ce qu'on peut faire en fonction des dégâts. Allez, ça suffit pour aujourd'hui, une p'tite douche et dodo ; il est 1 h 30 et demain on a la plus grosse journée.

Mardi 26 septembre Balade pour Jean Luc ...

6 H 30, dur de se lever, la nuit a été courte. Bernard a déjà préparé le petit déj : Café, brioche, pain frais, il est aux petits soins pour les pilotes, c'est vraiment cool. Comme prévu, Eric récupère sa moto pendant que l'on prépare les outils avec Nours : on commence à savoir de quoi il y a besoin. Eric s'engouffre dans la tente du VCF, le jour de lève à peine. Il est trop stressé pour faire quoi que ce soit. On déshabille miss Katoche, et là je découvre le tendeur de chaîne de distrib, posé sur le démarreur (normalement, il est dans le moteur), il s'est complètement desserré. Tu m'étonnes qu'elle a craché toute son huile la meule, il y a trou béant dans le moteur. On vérifie les filetages, le calage, tout est bon, ça s'est simplement desserré, c'est un vrai vibromasseur son truc. Eric ne réalise pas le bol qu'il a ; normalement un truc pareil, on casse le moteur illico et là rien. On remonte tout en freinant tout pour ne pas que ça recommence, on remplit d'huile, réservoir, carénage, un coup de démarreur et la KTM ronronne comme une horloge dans les temps.



Eric a même le temps d'aller la nettoyer un peu, notamment les pneus car on a une spéciale 1 km après le départ de l'étape. Aujourd'hui, au programme donc , 2 spéciales, une sur le circuit de kart, l'autre sur le circuit école puis 650 km à travers le massif central pour rallier Castres ; 13 h de moto en perspective.....

Eric part à l'heure en se demandant bien ce qui va lui tomber dessus, c'est vrai que depuis le départ de Reims, il les cumule. Je dois partir vers 9 H 00, il nous reste un peu de temps. Le camping car est toujours en rade et s'ils ne peuvent rallier Castres, on dort dehors. Papy Jack prend la direction des opérations et m'ordonne de ne rien faire. Du coup, je bichonne ma titine.

9H00 : départ, hier en arrivant j'avais repéré l'entrée des circuits. J'ai bien fait, j'ai 2 min pour me rendre au 1° et avec le parc d'assistance qui se vide, il y a de la circulation. Je pars comme un calu avec mon carton entre les dents, j'arriverai au pointage 15 s de l'heure limite. J'ai vraiment bien fait. Un paquet de concurrents se prendront une ou 2 minutes de pénalités.

Le circuit de Kart, c'est un truc un peu spécial, j'ai testé ça à coté de chez moi pour roder mes pneus : tu passes la 2 et après, faut enrouler le plus possible, on peut pas accélérer, y a que des virages. En plus, il a plu cette nuit et la piste est humide. Je pense à Eric qui a du s'amuser avec ses pneus plein d'huile. Je m'en sors pas mal, j'ai juste coupé avant la ligne d'arrivée car j'ai eu peur de ne pas pouvoir prendre le virage juste après. Ensuite rebelote, 3 min pour aller au circuit Ecole (y compris le temps de la spéciale), Gazzz. Je pointe à temps. Davy est là, il a vu le début et il me rencarde sur l'état de la piste.

Je pars à toc, je me sens bien, j'enchaîne les virages propres. C'est humide mais ça ne glisse pas trop. Il me reste 2 virages : une épingle et une chicane. Comme je ne veux pas que Nours me taxe une nouvelle fois, je freine après le panneau « trop tard ». Merd, merd, merd, ... ça passe pas, je ne pourrai jamais prendre l'épingle, je prolonge mon freinage jusqu'à la limite de l'herbe et relâche tout pour une séance de moto cross. Heureusement, l'échappatoire est grande et pas trop bosselée, problème c'est de l'herbe et mouillée en plus, on ne peut donc pas freiner. C'est là que le frein moteur du café vient à mon secours et me ralentit suffisamment avant le rail. Je fais demi tour et mets gaz, houlà, du calme, t'es dans l'herbe, le café se remet en ligne et je rejoins le goudron pour terminer.

Bilan : 20 s de perdue, bien fait pour moi. Je rejoins mes fidèles assistants pour faire le plein, récupérer mes affaires de pluie au cas où et j'attends Nours. Davy nous dit au revoir, il remonte sur Paris pour aller bosser et il redescend normalement avec Phil@ et Papy Guy à Toulon, Jeudi.



Papy Jack et Lolo passent avec le camping car, ça a l'air de rouler, tant mieux. Bernard est déjà parti directement à Castres pour garder une place dans le paddock pour les 3 équipes. Jérôme fera la route avec Canonnier et Ness pour nous assister. Nours arrive, une fois de plus mort de rire, il vient de faire le meilleur temps de toute la catégorie promo. Une petite collation, un litre d'eau englouti et nous voilà parti. J'appréhende cette étape ; que des petites routes, 13h de moto, arrivée de nuit, la totale. Vais-je tenir physiquement ? Et les crampes ?

Pour la 1° fois depuis le début, nous roulons en groupe de 10, 15 avec un CRS d'escorte. Les routes sont pourries, il y a des gravillons, de la boue, on passe au milieu de cours de ferme. Pas de ligne droite, que des changements de direction, ils ont fait fort les organisateurs pour trouver un parcours pareil. Je redécouvre le plaisir de rouler en moto, le Café Racer est vraiment une moto attachante. La traversée de la Creuse est magnifique, dommage que Jean-luc ne soit pas là, il aurait adoré.

Au Km 105, assistance juste avant Montluçon. Les pieds nickelés sont là et avec les croissants : royal, Essence. J'en profite pour téléphoner à la maison, avec le speed de ce matin, j'ai complètement oublié de donner des nouvelles de l'étape de nuit. Un quart d'heure plus tard, nous repartons pour 180 Km où l'assistance est interdite. On se perd à la sortie de Montluçon, pas grave, je maîtrise le recalcul des partiels depuis Reims. Et ça continue avec le même type de route. Cyrille, Michel, vous savez la R1, la GSXR et leur assistance en moto nous doublent. La vache, ils envoient. 10 Km plus loin, à un changement de direction, on les retrouve, au milieu de la route, motos béquillées, faisant de grands gestes. Il manque leur assistance. On s'arrête et là nous découvrons une scène très « Joebarteamesque ». Avec Nours, on est limite de se pisser dessus tellement on est mort de rire. Au carrefour, il y a de gravillons, leur assistant a tiré tout droit, il est en contrebas avec la moto, englué dans les barbelés et les orties ; il n'a rien mais n'arrive pas à se libérer. On leur file un coup de main pour remonter le pilote et la moto et nous repartons. 5 Km plus loin, je m'arrête, je me marre tellement sous mon casque en y repensant qu'il faut absolument que je me soulage la vessie. Nours qui n'osait rien dire est dans le même état.

A suivre



Le début du recommencement

À peine Voxan remis sur les rails de l'espérance, v'là t'y pas qu'on parle de faire des p'tits. Un mariage vite consommé ? Une bonne saillie en règle ? Meuh non, juste des promesses électorales, c'est la mode en ce moment. En fait, sitôt qu'un repreneur se pointe, c'est avec plein de jolis rêves et de projets plein la tête. Plein la bouche aussi. À peine commencés les travaux de tentative de création de réseau, la com' pas encore lancée, on en est déjà à causer nouveaux modèles, nouveaux moulins, une gamme longue comme un jour sans gaz. Ça fait rêver, hein ?

Hé ho ! Faudrait p'têt voir à commencer par le début du commencement, non ? D'autant que c'est pas sans rappeler une certaine approche Cazéenne à ses débuts. Dans le genre, z'allez voir ce que vous allez voir, je vais vous la faire gazer, moi, la prod' de vos brêlons ! On connaît la suite. Heureusement et contrairement à son prédécesseur, Pierre Laurent, la bécane, il connaît. Même une sacrée référence dans le milieu. Mais gaffe à l'excès d'enthousiasme, ça te flingue une clientèle sur pied, on ne le sait que trop bien.

D'autant que le proprio de la marque, c'est toujours Didier, si j'ai bien tout compris. Ça fait pas un peu beaucoup de décideurs dans le même panier ?

Donc, nous allons faire des p'tits. C'est qui la maman ? et le papa ? C'est que, question patrimoine génétique, faut faire des choix, de la sélection, prendre le meilleur du troupeau, choisir les meilleurs reproducteurs, définir une lignée, soigner la descendance, être draconien sur les critères, bref, prendre des orientations sur le cheptel. Imagine la gourance, une Charade avec un moteur de scooter, un 125 de 13 chevaux anémiques... mais avec variomatic ! Par contre l'inverse, faut voir. Un scoot V1000 de 130cv, ça peut commencer à ressembler à quelque chose ? A causer, quoi ! Vu que les fabricants de scooter montent en cylindrée un peu plus chaque année, me semble qu'ils en sont rendus à 650cc, autant prendre les devants, mettre tout le monde d'accord, frapper un grand coup, et surtout, tous les pourrir au feu rouge. Ça, c'est de la com' ! Imagine la tronche des types en hyper-sport, convaincus d'être les champions du monde du boulevard, pleurer leur mère dans le sillage d'un « magnifique » scooter tout alu, et le grondement sourd de 2 Rémus...

Bon, quitte à faire de la repro, j'aimerais autant qu'on prenne l'orientation taureau de combat plutôt que vache laitière. Plutôt grand fauve que chienchien à sa mémère. Même s'il en faut pour tous les goûts, autant que ça soit plus dans l'épicé que le fadasse, ce qu'en terme marketing, on appelle des produits à forte identité. Trouver le juste milieu entre marché de niche et marché de masse, ce que, finalement, les constructeurs européens sont en passe de réussir. Et c'est pas les idées ni les envies qui manquent, en France, demande à Boxer ou Scorpa, z'attendent que ça. Et ya du patrimoine génétique potentiel en stock. Même que je te fais le cahier des charges, si tu veux !

Dédé, étalon volontaire

Samedi-Dimanche sur la côte Normande

Dans le milieu des années 80, je fréquentais un gang de motards urbains hyper entraînés qui avait pour habitude de réaliser des chronos du type: départ Paris-(Parc des Princes)-> arrivée: Casino de Deauville en Normandie en 1h15

Pour 2007, je vous propose d'organiser plus lentement sur 2 jours la Voxanisation des petites routes normandes aux virages bien serrés se développant entre Deauville et Caen.

Programme détaillé

Samedi:

départ château de Versailles 8h15, par les départementales uniquement.

midi: arrivée sur la côte, en passant par quelques belles pierres, restauration dans un village classé

après midi: virages à gogo vers l'Est, visite d'une cidrerie.

soir: dîner de poissons et crustacés tout au bord de la Mer pour assister de près au coucher de soleil et vérifier jumelles à la main que les Triumph anglaises ne tentent pas un nouveau débarquement.

hébergement dans un gîte typique de la côte (ex photo jointer) avec motos à l'abri, où nous finirons comme il se doit la dégustation comparée de plusieurs cidres de bon cru normand, voire quelques heureux digestifs colorés.

Dimanche:

petit déj au gîte

séance de virage vers l'Ouest avec une petite spéciale 'sport'

déjeuner dans un gastos gourmand d'un village non moins fameux

retour en soirée sur Versailles par les petites routes à virages longeant la Seine et ses méandres par sa 'rive droite'



total week-end 613,5 km
8 personnes max

plusieurs sessions possibles pour 2007:

en Mars/Avril pour profiter des magnifiques vues sur les haras et châteaux avant le retour des feuilles.

en Mai/Juin pour profiter des paysages en fleurs pour les Voxan days pour finaliser en beauté cette évangelisation voxanique.

calendrier précis à venir dans le prochain V72

d'ici là, manifestez-moi votre intérêt et faites vous connaître par email uniquement: sofie.racing@laposte.net

Programme de l'AG 2007
Du 25 au 28 mai

Voici donc le programme de l'AG 2007 en avant première.
Les réservations arriveront dans vos boîtes aux lettres début Mars
Sachez que le principe sera le même qu'en 2005 aux Cazottes,
Le Camping sera gratuit et les chambres en dur seront payantes
et il y aura des forfaits repas
Il faut savoir que la capacité d'accueil en gîte ou chambre est
réduite sur le site du château de Fargues ainsi qu'au camping
route 99 (environ 40 couchages).
Les 1er à renvoyer les réservations seront les premiers hébergés,
une liste d'adresses (hôtels et chambres d'hôtes) proches de ces
lieux sera communiquée.

Vendredi 25 mai au soir

Accueil dès le vendredi pour ceux qui veulent avec repas
Château de Fargues à Vitrac (20 Km au sud d'Aurillac direction
Figeac)

Samedi 26 mai

En journée deux options s'offriront à vous :
➔ 4 balades sur la journée complète, avec restauration libre en
cours de route
➔ 4 autres balades sur la ½ journée avec restauration à midi au
Château

Le soir : Repas champêtre, soirée, concert

Dimanche 27 mai

Matin : Assemblée Générale

Midi : repas

Après midi :

Afin de nous rapprocher géographiquement du circuit de
Charade, nous serons accueillis le soir dans le Camping Route 99
(Blot l'église, 63)

Deux road book seront proposés, un rapide (RN et Autoroute) et
un plus... campagnard (par la montagne) afin de rallier le lieu et
de nous retrouver le soir autour d'un bon repas.

Soir : repas dans le camping Motard

Lundi 28 mai

Sessions roulages et découvertes sur le circuit de Charade avec
buffet à Midi

Vous en bavez d'avance non ????????????

Bienvenue à :

Etienne GODEFROY et Marcel HORTEN
(Belgique), Claude GEOFFROY(70), Hervé
BREYSSE(63), Alain REINE(33), Jean Marc
ROBILLON(63), Fabien BESSICH(38), Emmanuel
LAFaix(92), David SPRINGA(73), Olivier
ROCHETTE(89), Roland SENCIER(67), Anthony
TINOT(44), Cédric SERRET(76), Jean
GERMANAZ(74), Philippe MEYER(42),
Dominique DOVIS(43), Gérald AFFLARD(38),
Loïc CESBRON(44)

Champ d'Oiseau

Pour la sixième année consécutive le chant des
oiseaux organise son sixième rassemblement le
dimanche 3 juin 2007.

Devant son succès grandissant, ils aimeraient nous
compter parmi leurs participants afin que nous y
soyons leurs invités d'honneur.

Champ d'oiseau est un village de 80 Habitants
(Cote d'Or 21) situé entre Semur et Montbard, Ils y
organisent chaque 1er week-end de juin un
rassemblement regroupant plus de 200 motos. Les
objectifs de leur rassemblement sont :

- de faire découvrir leur région (cette année le
Morvan) ;
- de rassembler les motards dans une ambiance
conviviale ;
- et aussi de présenter un nouveau club.

Après les Commanches custom club (Harley) et la
Scuderia moto guzzi, ils aimeraient découvrir notre
club et nos passions pour la moto française.

La journée coûte habituellement 16 euro par
personne mais elle sera offerte à chaque membres
de notre club présent ce jour.

Calendrier 2007

Janvier	Février	Mars	Avril
		17-18 : Pucés de Niort 25 : Chartres Expo 31 : Protwin Ledenon (30)	01 : Protwin Ledenon (30) 13-14-15 : Bol d'Or Classic 28-29 : Protwin Nogaro (32)
Mai	Juin	Juillet	Août
12-13 : Protwin Val de Vienne (86) 26- 27-28 : AG VCF Cantal et Charade 26-27 : Coupes Moto Légende	3 juin : Rassemblement Moto de Champ D'Oiseau (21) 16 et 17 : Ledenon (30) 16 et 17 : Trophé G Jumeaux	1 : Journée Voxan 21-22 : Le Mans (72)	Plage
Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
7-8-9 Ace Café / Journée Voxan UK à l'Ace Café 13-14-15 : Protwin / Bol d'Or Nevers Magny Cours (58)	6ème Anniv du VCF fin du Mois		

ADHÉSION VOXAN CLUB DE FRANCE 2007



Je soussigné adhérent n° : Pseudo @

Nom Prénom

Date de naissance..... Profession.....

Conjoint si carte couple

Nom Prénom

Date de naissance..... Profession.....

Adresse

Code postal ville

Téléphone..... Mobile..... E-mail

Moto n° série Voxan :

Désire adhérer ou re-adhérer à l'association VOXAN CLUB DE FRANCE.

Je joins un chèque de 30 € pour ma cotisation annuelle

Je joins un chèque de 45 € pour ma cotisation couple annuelle

Message de la commission sport

Afin de promouvoir et représenter Voxan en compétition, nous faisons appel à votre générosité sous forme de dons que le Voxan Club de France utilisera pour la promotion de sa propre machine de course engagée en Protwin ou reversera à divers pilotes roulant en Voxan afin de les sponsoriser ou de participer à des projets d'engagement de motos Voxan en course,

je joins en plus € à la Com Sport pour soutenir (cochez svp votre choix)

- le proto de course

- d'autres actions sportives (journée circuit, aide aux pilotes sur Voxan, ...)

Je suis d'accord pour la diffusion de mes coordonnées postales oui

et téléphoniques aux autres adhérents du VCF non

à l'ordre de **VOXAN CLUB DE FRANCE.** Coupon à retourner à :

Voxan Club de France, Mr Hadrien DECANIS, 2 rue du bois du puits, 91830 AUVERNAUX

Chaque nouveau souscripteur recevra les statuts et une carte d'adhérent.

Si vous avez des souhaits particuliers ou des idées, n'hésitez pas à nous en faire part.

Voxan'traide 2007



Le VCF propose une carte de France correspondant à une liste d'entraide VCF

Cet annuaire des Voxanistes a pour but de créer un réseau d'entraide permettant à un voxaniste en difficulté d'obtenir une assistance à tout moment.

Le VCF diffusera cette liste uniquement aux adhérents participant à la Voxan'traide

Cochez la case ci-dessous et renseignez les informations suivantes

Je souhaite être membre de la Voxan'traide pour les membres du VCF en difficulté dans ma région

Hébergement moto et/ou personnes

Garage fermé Garage collectif pas de garage

Hébergement de personnes Nombre de couchages :

Assistance technique et remorquage

Remorque outillage Compétences techniques

pièces Assistance téléphonique

J'autorise le Voxan Club de France à diffuser mes coordonnées aux membres de la Voxan'traide

Date Signature :