

Edito

Et voilà, c'est déjà le printemps, et cette année il est précoce, à supposé que nous ayons eu un hiver d'ailleurs... j'en connais certain qui n'ont même pas fait hiverner les motos, fait rare en auvergne... Mais quoi qu'il en soit, c'est le printemps, donc c'est l'heure de sortir les motos.

Et ça commence tôt cette année, Cf. le programme présenté dans le n° 37.

Nous espérons avoir une année pleine d'émotions avec le protwin, pleine de sorties et de salons. Tout ça en attendant de voir plein de Voxan sortir de l'usine.

Ce qui nous amène au sujet brûlant de la semaine dernière, où Moto Journal (n°1750) assassine Voxan en règle et se permet de citer le Voxan Club de France sans concertation préalable.

En effet, même si dans cet article il y a des vérités, même si dans cet article il y a des faits, nous nous interrogeons sur la finalité de sortir un article comme ça à la veille d'une annonce du côté d'Issoire.

Oui, il y a des problèmes à Issoire, oui, tout n'est pas rose en ce moment et c'est pour cela que Voxan et Pierre Laurent-Chauvet travaillent ensembles sur ce Sujet.

Oui, il va sûrement y avoir des changements à l'usine, mais nous ne connaissons ni la date, ni le contenu, même si nous nous doutons bien qu'un partenariat asiatique se profile.

Nous avons donc décidé de faire une lettre à Mr Cochet concernant la référence au Voxan Club de France, mais nous laissons pour l'instant à Voxan et Mr Laurent-Chauvet (que nous avons contacté) user de leur droit de réponse en ce qui concerne le contenu de l'article.

L'autre mauvaise nouvelle de la semaine vient de la mairie d'Issoire, qui, exacerbée par les faits, les promesses non tenues (suppressions d'emplois au lieu d'embauches) et les rumeurs de chinoiserie, vient de supprimer toutes les aides et assigne la SCCM et Mr Cazeaux au tribunal de grande instance pour restitution des locaux, mis à disposition gracieusement pendant 3 ans puis avec crédit de loyer jusqu'en 2008.

Donc voilà, nous attendons avec impatience des nouvelles du côté de l'usine ou de Mr Laurent-Chauvet, en espérant que tout ce beau monde puisse travailler ensemble pour faire avancer le schmilblick dans le bon sens et que des motos sortent encore et toujours des portes d'Issoire.

Ness@



V72 N° 38
Mars 2007

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

INFOS

Certains d'entre vous ont reçu par courriel le n°37. Il est en couleur et vous permet ainsi « d'enrichir » votre collection... Nous allons continuer à vous l'envoyer et nous ferons le point à l'Ag.

Sachez que c'est la deuxième fois que nous tentons l'expérience ; la 1ère fois, celle-ci a vite été abandonnée car le nombre d'adhérents a sensiblement chuté, certains nous avouant ne plus adhérer car ils recevaient le Vézine par le biais d'autres membres. Nous étions très loin de l'esprit VCF et nous avons donc jeté l'éponge.

Vous l'avez compris, il ne tient qu'à vous pour que le succès de la version informatique se poursuive. Nous espérons pouvoir économiser près de 400,00€ par numéro d'ici la fin de l'année.

Pour cet envoi, nous nous basons sur les adresses mail renseignées dans le fichier adhérent, si vous avez pensé à la renseigner.

Si toutefois vous n'avez pas reçu les n° 37/38, merci d'écrire un mail à vcf@voxanclubdefrance.com

Ps : nous rencontrons un problème de rejet de mail sur les adresse en @hotmail.com et @hotmail.fr. Nous cherchons une solution.

Ness

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 haddeca@voila.fr

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

L'AG 2007

Surveillez votre boîte aux lettres, à la fin du mois, les convoc. arrivent !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

Les 1ers inscrits seront les 1er servis.

Juste un rappel important : pour le circuit le Charade, les licences FFM ne sont pas valides ! Toute personne souhaitant s'inscrire sur le circuit sera tenue de fournir une pièce justificative de responsabilité civile sur un circuit, sans quoi, nous seront obligé de refuser l'inscription.

Il existe des adresses pour s'assurer à la journée ou à l'année pour plusieurs circuits :

Denis Heme, Axa IARD, 4A sentier de Cerisiers, 67140 Le Hohwarld, 03.88.08.32.31

Grass Savoye, Département Sport Auto, 17-19 Avenue Georges Pompidou, 69486 Lyon Cedex 03, 04.72.12.49.10

Avec les températures clémentes de cet hiver, les marmottes n'ont pas vraiment hiberné. Elles se sont affairées sur le proto.

On arrive en fin de prépa et la moto sera sur la piste le 18 mars prochain à Lédénon lors d'un entraînement pour réglages, peaufinage, rodage, etc. ...

Michel Houard, Michel Martinet et Jivaro ont cet hiver essentiellement travaillé : coté partie cycle, à améliorer l'accessibilité et la qualité générale des montages, coté moteur, un remontage minutieux des deux moteurs ainsi que sur les admissions et échappements.

Les moteurs auront un maximum de pièces communes mais seront préparés différemment. Le moteur n°2 (ex endurance Mas du Clos) aura plutôt des pièces d'origine bien que les culasses soient préparées, l'injection optimisée, etc. ... Le n°1 (celui du proto) se verra greffé des bielles, pistons voir arbres à cames et soupapes spéciales. Pour la 1^è course, c'est le n°2 qui officiera.

Nous travaillons aussi avec l'association Estaca Moto Tech sur un embrayage anti-dribble en espérant pouvoir en disposer vers la 3^è course. Également sur la modification de notre fourche pour implanter les étriers radiaux Béringier, ou sur une carrosserie plus légère. Bref comme vous le voyez, ça évoluera en cours de saison.

Par faute de temps, la machine ne sera pas en début de saison repeinte en bleu métal, gris métal et filet rouge métal. Elle sera donc, pour le premier tiers de la saison, blanche nacrée comme l'an passé.

Cependant le plus important finalement est que l'équipe est constituée et l'organisation définie. Fabienne ne pouvant garantir la dispo de son mécano habituel, nous avons redéfini les tâches. C'est Alain Delorme qui suivra techniquement la moto pendant et entre les courses et si un gros souci se présente, la moto sera rapatriée chez Jivaro (l'intérêt étant aussi que ces acteurs ne soient pas trop loin les uns des autres). Du coup, en accord avec Papy Guy et Ness, la camionnette et la tente du club seront basées en région stéphanoise avec la moto. Papy Guy lui sera l'homme de l'intendance. The Cure s'occupera de tout l'administratif avant et pendant les courses et fera les reportages photos et vidéo. Potar, Ness et moi ne pouvant aller systématiquement sur les circuits, nous continuons avant tout les travaux de développement en base arrière et en intégrant les retours d'expérience sur le terrain. Il y a encore de la place à prendre, surtout lors des courses car une personne supplémentaire ne serait pas du luxe.

Coté budget et sponsors, nous n'avons pas à ce jour de quoi financer la totalité de la saison mais à peu près les deux premières courses et de déplacement avec le camion (essence, bouffe, etc....même si sur celui-ci on sait qu'il en aura pas mal de notre poche). Nous avons reçu un peu plus de 3000 E par vos dons volontaires et ceci est inespéré (ça a permis par exemple de boucler la 1^{ère} inscription, les pièces pour révisions des moteurs, etc. ...). Nous sommes aidés, en plus de Bos pour les suspensions, par Michelin pour les pneus (une sacrée part du budget à ne pas financer) et très probablement Motul pour les lubrifiants.

Disons que nous pourrions boucler la saison avec 5000E supplémentaires. Deux à trois entreprises suffiraient pour mobiliser cette somme. Auriez-vous des contacts particuliers de votre côté ?

Nous espérons vous voir nombreux sur les paddocks pour supporter Fabienne, notre pilote VCF.

Il y aura 8 courses sur 6 circuits, ça donne du choix non ?

Zen @ Vox'en course

PROTWIN
2007

Le protwin, ça commence bientôt!

L'équipe s'active autour du proto pour boucler les 1^{er} essais et fournir la moto à Fabienne pour le challenge protwin. cf. le compte rendu de Zen
Vous trouverez ci-dessous le détail du programme.

Dates 2007	Circuit	Évènement	Pilotes Admis Essais / Course
30 mars et 1er avril	Lédénon 30210 Lédénon	Coupes de France Promosport	48/40
28 et 29 avril	Nogaro 32110 Nogaro	Championnat de France Superbike	48/40
12 et 13 mai	Val de Vienne 86150 Le Vigeant	Championnat de France Superbike	48/40
16 et 17 juin	Lédénon 30210 Lédénon	Championnat de France Superbike	48/40
21 et 22 juillet	Le Mans 72019 Le Mans	Coupes de France Promosport	48/40
11 et 12 août	SPA Francorchamps Belgique	Bikers Day's	50/50 (2 courses)
13, 14 et 15 septembre	Nevers Magny-Cours 58470 Magny-Cours	EWC - Bol d'Or	53/44

Afin de soutenir Fabienne et aider l'équipe qui va assurer les courses, toutes les bonnes volontés sont les bienvenues

Chacun de ses WE se voudra sérieux dans les paddocks et festif sous la tente.

Vous avez les dates, vous avez les lieux, donc n'hésitez surtout pas à venir, nous avons besoin de vous.

Il faudra du monde pour aider sous la tente, autour de la moto, soutenir fabienne, présenter le club et surtout montrer les motos.

Compte Tours Fou

Sur certaines séries de compte tours première génération, on peut observer un problème de régularité dans la mesure, voire plus de mesure possible.

Première opération de maintenance

Tout d'abord, vérifier la bonne qualité de la connexion faisceau – compte tours.

Pour cela :

- Déposer le carénage tête de fourche.
 - Défaire le connecteur 3 broches situé sous le compte tour
 - Avec une petite aiguille retirer un contact femelle du connecteur et à l'aide d'une pince brucelles resserrer le contact.
 - Remettre le contact en place dans le connecteur.
 - Procéder de la même manière pour les deux autres contacts.
- Cette opération est essentielle pour le contact situé au milieu avec le fil violet, c'est le contact data

Vérifier le bon fonctionnement du compte-tours, si les résultats ne sont pas concluant, poursuivre.

☞ Attention, les contacts sont très fragiles, resserrer un peu et très délicatement.



Deuxième opération de maintenance

1- Démontage du compte-tour de la platine.

Sortir le compte tour de son logement en débranchant les deux fiches.

L'une sert à l'alimentation du bloc électronique compte tours, l'autre à l'éclairage.

Dévisser les deux écrous de la bride.



Une fois le compte tours sorti de la platine, vérifier le bon serrage des 3 écrous qui solidarisent le circuit imprimé avec le compteur

Vérifier à nouveau le bon fonctionnement du compte-tours, si les résultats ne sont pas concluant, poursuivre avec l'ouverture du compte-tours



2- Ouverture du compte-tours

Pour faciliter l'étape suivante, débloquer légèrement les trois écrous se trouvant à l'arrière du compte-tours (§ 3).

Il existe plusieurs possibilités pour ouvrir le compte-tours.

- Dans certains cas, le cerclage noir qui maintient la vitre peut être décollé. Pour cette solution, ne pas forcer au risque de le détériorer, au pire la vitre aussi.

- L'autre solution est de découper la cuve. Une scie à métaux ou une mini-perceuse multifonction fera l'affaire.

Attention ! Ne pas trop enfoncer l'outil de sciage, Cela pourrait endommager les composants internes.

La découpe se fera à environ 15 mm du fond du compte-tour pour un accès plus facile au niveau des puits de fixation ou bien à 15 mm du haut du compte tour pour un accès au niveau des aiguilles.

☞ Avant d'entamer la découpe, penser à marquer de bons repères pour refermer correctement le compte-tour une fois l'opération terminée.

Pour un accès par le haut du compte-tour



Pour un accès directement au niveau des puits



☞ Prendre soins de récupérer un maximum de morceaux des puits de fixation qui pourraient tomber du compte-tour

3- Démontage de la platine électronique

Sortir l'électronique pour avoir accès aux puits de fixation.
Trois écrous sont à desserrer sur la face postérieure du compte-tour.

Une fois les vis retirées, le bloc électronique sort tout seul.

Vérifier la qualité des soudures du connecteur male de branchement.
Avec les vibrations, elles peuvent finir par céder
Les contacts risquent de se désolidariser au moment de connecter la fiche femelle

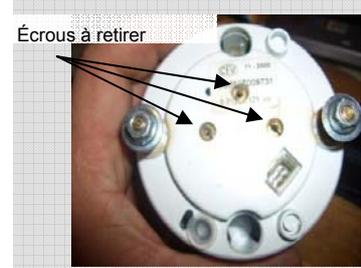
Refaire les soudures en préventif.

4- Réfection des puits de fixation

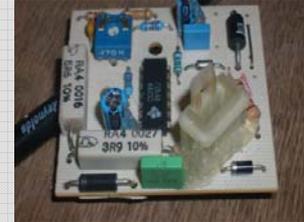
Plusieurs méthodes peuvent s'appliquer.
Le but est de refaire les puits de fixation qui se sont détériorés avec les vibrations

Dans le cas présenté ici, les morceaux réutilisables sont recollés avec de la colle type Araldite et les puits trop abîmés sont refaits à l'aide de matériaux thermo formable ou résine (disponible dans les magasins de bricolage).

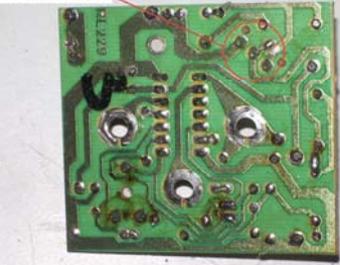
La hauteur des puits doit être de 15mm au final.
Cette mesure conditionne le bon fonctionnement final quand le compte tour sera refermé, et le circuit resserré.



Connecteur de branchement du compte tour



Soudures a verifier



Soudures HS, les contacts se sont enfoncés



En Profiter pour contrôler l'éclairage du compte-tour.



Pour terminer, une protection des puits avec du silicone offre un amorti supplémentaire



5- Remontage

Réinstaller la platine sur les puits de fixation puis repositionner le compte tours. Remettre en place les vis fixations.

À ce stade il est important de faire des essais en rebranchant provisoirement le compte-tours sur la moto et ainsi vérifier son bon fonctionnement.

Le serrage du compte-tours sur la platine a une influence sur son fonctionnement, surtout si la hauteur des 15mm des puits n'est pas respectée (§ 4). Le serrer correctement et faire des essais moteur en marche. Si besoin desserrer plus ou moins, pour obtenir le bon serrage.



Après vérification du bon fonctionnement, refermer a l'aide de colle ou mastic silicone, le tout protégé avec du ruban adhésif armé ou thermo fusible

Bien laisser sécher pendant 24 heures et réinstaller le compte tour sur la moto.



la Com'Tech remercie tous ceux qui ont contribué à cet article

Manu et son Moto Tour

On continue notre descente de la France. Après Giat, on atteint des sommets en terme de petites routes, nous passons carrément au milieu des champs puis dans une ferme avec les poules, les cochons et tout, et tout Nous arrivons à Champs-sur-Tarentaine à l'ouest de Clermont Ferrand lieu de la neutralisation du jour, il est 15 h 00. L'assistance n'est pas là. « Allo, vous êtes où ». « Ben, on est à Trémouilles, et on se gratte les c...., on arrive dans 15 min ». Visiblement, l'ambiance est au beau fixe, les paysages bucoliques inspirent Ness et Canonnier. Pour le retard, c'est pas trop grave, on a 45 min d'avance sur l'horaire idéal plus les 30 min de neutralisation. On devrait avoir le temps de faire les pleins : Hommes et machines. Éric est encore là, je vois à son sourire que tout va bien ; il prend également un pied monumental et la KTM semble vouloir arrêter ses caprices. Tant mieux. Les pieds nickelés arrivent, en fait, ils se sont arrêtés pour manger au resto, on ne se refuse rien. Ness est en grande forme, il sort vannes sur vannes. Cela ne l'empêche pas d'assurer pleinement son rôle, plein d'essence, nettoyage de ma collection d'insectes divers sur le casque, etc.... Pendant ce temps, Canonnier s'occupe de mon estomac ; il me lance : t'as l'air d'aller mieux toi, aujourd'hui

Ben, ouais...

ça tombe bien, parce que depuis Reims, t'es quand même un peu chiant, ça tombe bien que tu te calmes.....

Il est l'heure de repartir, 350 Km à faire jusqu'à Castres. On traverse le parc des volcans, c'est vraiment magnifique. Je pense aux randonnées qu'on pourrait se faire dans ces coins là. On arrive au sommet du puy Mary, le road book indique « Descente piègeuse sur 8km ». Tu m'étonnes que ce soit piègeux, on est sur une crête, la route fait 1.50m de large, il y a 30 cm d'accotement et puis après, au bas mot 300 m de ravins de chaque côté. On descend calmos lorsqu'au détour d'un virage, on se retrouve au milieu d'un troupeau de chevaux sauvages qui galopent sur la route, chaud. Pas simple pour les doubler, j'ai peur de me prendre un coup de sabot. Ensuite, on contourne Aurillac par la route des Crêtes, on passe à 5 Km du domaine des Cazottes (putain d'AG 2005).

On arrive à Conques où l'on a prévu un point d'assistance : Personne. « Allo, vous êtes où ». « Ben, on est à la bourre, vous roulez trop vite pour nous ». Après quelques minutes de palabres, on décide de ne pas faire l'assistance, ça doit passer pour l'essence. On repart, à partir de maintenant, l'assistance est interdite sur 30 Km. Nous nous retrouvons une fois de plus sur de toutes petites routes bien gravillonnées. On arrive à un CP, une fois de plus perdu au milieu de nulle part, on y retrouve Michel et Cyrille et leur assistant, tout est rentré dans l'ordre pour eux, on tamponne et c'est reparti. Au Km 175, je rate un embranchement, je pile comme une brute et m'arrête au milieu de la route. Nours, qui regardait son road book à cet instant, me voit arrêté, trop tard, il pile mais ne peut m'éviter, il me percute par l'arrière sur le coté gauche. Je tombe, lui aussi. On vient de réinventer le big mac : du goudron, un Manu, un Nours et une kawa pour décorer. « Ca va, Nours ?? » « Ouais, ça va » mais on est coincé sous nos motos et on arrive pas à se dégager. Cyrille et Michel arrive, morts de rire : « Heu, vous avez besoin d'un coup de main, les gars ? Vous pourriez vous faire des bisous ailleurs ». Il nous aide à nous dégager et repartent. On fait un rapide bilan ; pour moi : une botte fondue par le disque de frein de la Kawa, mon récupérateur de liquide est passé de 250 ml à 3 ml de contenance, le bout du levier de frein est cassé (merci les amorces de rupture) et j'ai mal à la jambe gauche au cause du choc ; pour Nours, c'est plus embêtant, son levier de frein est cassé net, son guidon est plié à 45° et son carénage et l'araignée sont cassés. Heureusement, il a sur lui un levier de rechange. Pendant qu'il le change, je téléphone à nos assistants. On essaie de trouver une solution mais nous sommes en zone « assistance interdite ». A l'aide des cartes que j'ai dans le sac à dos, on trouve un point à l'écart du parcours, comma ça, il y a moins de chance de se faire choper. La Kawa est inconduisible dans l'état sur ces petites routes et il nous reste environ 180 km à faire. On rejoint tant bien que mal nos assistances.



A quatre, on arrive à déplier le guidon de la Kawa, on scotche le carénage. Le frangin, infirmier de formation, s'occupe de ma jambe et on décide de laisser le levier du café racer comme ça. Dans l'histoire, on est à la bourre, on décide de zapper le dernier point d'assistance où nous avions prévu de monter les phares vu que l'on va finir de nuit. Rémi, Ness et Jérôme vont faire un crochet pour aller filmer la spéciale du lendemain, située à une vingtaine de Km.

On repart, toujours des routes minuscules, on contourne Rodez, on passe sous le viaduc du Vieur, ouvrage métallique de type Garabit. Dans ces petites routes, les 2 cm manquants à mon levier de frein se font cruellement sentir, j'attrape mal aux bras, mal aux doigts et je chope des ampoules. Je comprends à cette occasion les vrais pilotes qui s'arrêtent lorsqu'il sont dans cette situation, ça paraît pas beaucoup 2 cm mais on s'en sert énormément : on aurait du changer ce levier. La nuit tombe, on contourne Albi, il reste 60 km, je ne vois rien, l'éclairage est trop faible, la fatigue se fait sentir. Nours n'en peut plus, il suit le rythme mais ne peut assurer la navigation, je reste devant. Je me fait surprendre une paire de fois dans des virages vicelards, c'est chaud, heureusement que les routes sont désertes, il n'y a personne en face. Il faut pourtant maintenir le rythme afin de pointer à l'heure. Au milieu de nulle part, une lumière nous éblouit, c'est un CP, on est sur la bonne route et le commissaire nous annonce qu'il reste 17 Km avant le pointage d'entrée de ville.

Ouf, on arrive. Le CH d'entrée de ville permet de contrôler l'horaire, on a ensuite un temps assez large pour rejoindre le parc coureur où il faut à nouveau pointer. Cela évite les excès en ville lorsque l'on est en retard, c'est bien comme solution. On arrive un peu en avance, un quart d'heure, c'est tout bon ; nous avons rattrapé notre retard. Nours me remercie, il est lessivé, il m'avoue qu'il n'aurait jamais pu rouler aussi vite, sans phares additionnels, en faisant la navigation.

Un petit coup de téléphone à Canonnier, ils ne sont encore pas arrivés. Un petit coup de téléphone à Lolo, ils sont en place au parc avec Bernard et Papy Jack, il y a une place pour Jérôme et Nours, Cool. Nous repartons pour la dernière ligne droite, 5 Km de ville à faire en 25 min, il y a des feux partout, il faut s'orienter et à Castres, ce n'est pas simple. On arrive 3 min avant l'heure, maintenant, on a droit à une heure d'assistance. Il est 22H30, je suis rincé, je n'arrive pas à me démouler de la moto. Tout le monde est arrivé, Alex, un membre local du VCF est là aussi. Je me change et on s'occupe de la moto pendant que Papy Jack, Bernard et Lolo s'occupent de la restauration. On change ce foutu levier de frein, il faut trouver un nouveau récupérateur. Nours est à l'amende, vu qu'il a écrasé le mien, il est condamné à boire une canette de Dark Dog pour m'en faire un nouveau. Une chance pour lui, le stand est fermé ; ce qui obligera Papy Jack à faire les poubelles pour trouver une canette vide. On change le road book, on fait les niveaux, la chaîne et basta. Le café tourne comme une horloge. Si Nours n'avait pas tenté de m'éliminer physiquement, vu qu'il n'arrive pas à me passer à la régulière, on aurait rien eu à faire. Pendant ce temps, Éric observe, il a passé une super journée et aucun problème sur la Katoche, ça s'arrose. Nours et Jérôme montent un guidon neuf sur la Kawa et on décide collégialement de réparer le carénage et l'araignée demain. Avec Rémi, le chef assistance, on change de stratégie, je vais prendre 2 leviers et un sélecteur dans le sac à dos, on ne sait jamais, et on va espacer les points d'assistance, vu qu'ils n'arrivent pas à être au rendez-vous.

23 H 45, toutes les motos sont au parc fermé, les 3 équipes qui n'en forment plus qu'une, passent à table sous la tente VCF. Au menu, salade, pâtes et steaks hachés. On se raconte nos journées. Bernard a tracé par l'autoroute depuis Magny-cours pour réserver dans le parc, un espace assez grand pour que l'on soit tous ensemble. Papy Jack et Lolo ont trouvé une nouvelle batterie mais ils ont éclaté un pneu !! On se raconte nos (mé)aventures. Avec Éric, on se tape un fou rire en évoquant le coup des barbelés de ce matin. On est complètement cuits, on se marre pour un rien mais ça fait du bien de décompresser. La journée a été rude, il est 1h, les pilotes vont se coucher, les autres continueront à dissenter jusque tard

Monsieur Cochet,

Nous venons de prendre connaissance de l'article qui est paru dans le n°1750 de Moto Journal. En page 36, vous citez le site du VOXAN Club de France.

Pour étayer votre argumentaire, vous vous servez de propos écrits sur un des forums, sans d'ailleurs écrire que ces propos sont pris sur un des forums du site du VOXAN Club de France...

Nous sommes étonnés de votre façon d'agir !

Comment, des journalistes aussi compétents que vous, peuvent-il prendre des informations sur des forums sans les vérifier ?

Vous vous permettez de réduire notre club à quelques propos tenus sur les forums et ça nous ne pouvons l'accepter, Monsieur Cochet. Moto Journal connaît le club et vous savez que le VCF n'est pas qu'un lieu de forum, c'est beaucoup plus que ça.

Nous ne citerons que le projet 24 heures MJ/VCF entamé et soutenu financièrement par le VCF avorté par Moto Journal sans que vous, représentant français d'un groupe de presse européen, fassiez quoi que ce soit pour tenir vos engagements financiers.

Pourquoi ne pas avoir contacté directement le président ou toute autre personne du bureau représentant le club ?

Votre article semble complet mais, du coup, comment ne pas mettre en doute tout votre article ?

Vous vous justifiez page 34 dans un encart en rouge ; « Faut-il dire la vérité ? »

Pour vous, quel était l'objectif de sortir cet article justement la semaine où l'avenir de VOXAN se joue ?

Que vous souhaitiez avoir la peau de Didier Cazeaux depuis une certaine conférence de presse du côté des volcans d'Auvergne, cela semble très clair à la lecture de votre article.

Mais nous vous le demandons, pourquoi vouloir assassiner la marque Voxan que vous prétendez soutenir depuis longtemps ?

Pourquoi ne pas avoir attendu le résultat définitif des transactions ?

Sur ce sujet, nous laissons Voxan et Mr Pierre Laurent-Chauvet user de leur droit de réponse, mais sachez que si vous n'osez le publier, nous nous en chargerons.

Monsieur Cochet, nous ne vous saluons pas

Didier Calet, président du VCF

Philippe Aller, responsable de la communication du VCF

Le phœnix, ou la résurrection du CR51.

Dans la mythologie bougnate, le phénix, du grec ancien φοῖνῖξ, est une moto fabuleuse, douée de longévité et caractérisée par son pouvoir de renaître après s'être consumé sous l'effet des gamelles. Il symbolise les cycles de mort et de résurrection. Son carénage rouge gardette est à l'origine de son nom : « phénicée » ou pourpre.

Pour ceux qui ne la connaissent pas, c'est l'histoire d'un mâââagnifique CR rouge Gardette de l'année 2000. Une machine fabuleuse comme ils disent au dessus, que j'ai achetée en croyant faire une connerie : Les pieds qui touchent à peine le bitume, trop puissante, trop sportive pour ma conduite, et Voxan à peine sauvé des eaux bourbeuses du dépôt de bilan. Une machine avec laquelle je me suis tellement fait plaisir, que je l'ai vendue en pensant que c'était raisonnable, puisque c'était pour acheter la même en tout neuf, un CR Cazeau rouge Gardette. Et enfin une machine que je rachète aujourd'hui, parce que c'est la mienne, comme tous les chiens ont leur réverbère, les piliers de bar leur place au comptoir, et Proust sa madeleine. Essayez toujours de filer un autre réverbère à votre Chiwawa, de prendre sa place à Igor au bar de la Gare, ou de proposer un quat'quart à Marcel, vous verrez ça colle pas.

Ca fait trois fois que je choisis le même modèle, et deux fois la même moto, j'ai une réputation de monomaniac, et les réactions de l'entourage sont à l'avenant. En gros, y a ceux qui comprennent, qui savent déjà que je suis pas aussi sage et raisonnable que j'en ai l'air. Des qui ont une Voxan en général, à minima une moto. Y a ceux que ça laisse perplexes, voire dubitatifs sur ma santé mentale, ou que ça fait marrer. Mais quand même, se disent bien qu'à mon âge, c'est un peu des conneries tout ça, que je ferai bien de m'occuper de ma vie de famille, de mon plan de carrière, et d'économiser pour ma retraite. Et ceux qui n'y verront que du feu, entre un CR rouge gardette et... un CR rouge gardette. Ceux-là je prendrai même pas la peine d'essayer de leur expliquer, ça fait deux fois que je fais le coup en un an, j'abuse un peu de la capacité d'empathie de mes semblables et surtout des homo-rationelo-économicons, hermétiques à l'impératif du plaisir.

Pourtant c'est rien qu'une machine parmi d'autres, un bel engin à moteur, tout habillé du plus lumineux rouge qui soit. Mais c'est beau comme de la poésie surréaliste cet assemblage de bouts de métaux avec des formes et des noms alambiqués. Et ça laisse rêveuse la moindre motarde pas très érudite question technique, tous ces phénomènes mécaniques : injection, pression, alimentation, explosion, richesse... Des pièces qui tournent, chauffent, s'entraînent les unes les autres, et qui vous amènent au plaisir... et aux emmerdes. Parce que de temps en temps, y en a une qui lâche, qui bloque, qui coince et qui tourne plus comme elle devrait, et c'est le début du voyage vers Étampes, du pèlerinage aux sources des origines mécaniques, un périple à faire et à refaire pour retrouver la symbolique de l'emboîtement idéal des pignons, les racines de l'arbre à cames, la trajectoire parfaite de la course du cylindre... et le bonheur du verre de bière bien frais posé sur le comptoir chez Toxic. Quand une machine vous a fait vivre tout ça, après des années d'utilitaires en tout genre, à circuler dans Paris sans soupçonner l'existence de la D996, de la côte du Mont Ventoux et des virages de Charade, c'est une connerie de s'en séparer, et un devoir de la remettre entre les mains du sorcier d'Étampes pour une résurrection mécanique. Ce qui fut fait, et ce coup-ci je le gardette, mais au cazeau on sait jamais sidam'venture ça m'reprenait, je compte sur vous pour me rappeler que le chiwawa de Marcel est saoul'bar à gauche du réverbère, et que je déconne.

CR51

La Vie du Club

Requiem pour un V

Si je vous ai réuni en ce jour, mes frères, autour de ces modestes machines dans la demeure de la toute puissance motorisée, c'est qu'à l'approche de Pâques, le temps est venu de la résurrection et du renouveau.

Évangile de la Passion selon St Dédé du Gaz, épître 8.

Un jour que Dieu s'était levé de fort méchante humeur, ayant mis le pied droit dans un nuage plutôt malodorant, il se dit que s'était sans doute un bon jour pour entreprendre une inspection générale de l'humanité motarde. Quitte à être en rogne, autant aller jusqu'au bout, sachant pertinemment combien cette micro population terrestre est tenue pour responsable de bien des tracas par ses congénères. Voilà bien 10 ans qu'il ne s'en était occupé, des motocyclettes, vu la somme croissante de boulot quotidien et de remise en ordre qu'il devait abattre. Il sortit sa lunette d'observation et commença une inspection scrupuleuse. Peu à peu, son visage s'obscurcit, s'assombrit sous les plis du désarroi. Quelle ne fut pas sa stupeur, son émoi, de voir à quel point les choses avaient peu changé. Il ne put qu'amèrement constater que 90 % des grosses cylindrées étaient toujours aussi sinistrement équipées d'un monotone 4 cylindres ! *Amen.*

Décidément se dit-il, ces hommes ne sont bons à rien, ne comprennent rien. Une fois encore, il fût à 2 doigts de se laisser emporter par la colère, virer tout le monde, nettoyer la planète, et tout recommencer à zéro. Lui qui avait fait l'homme à son image ! Lui et sa cohorte d'anges, qui roulaient en Harley depuis la moitié de l'éternité, quel désespoir, quel hallali ! Alors que, 10 ans auparavant, il avait fait à ce monde le don du fabuleux V twin a 72°, merveilleuse évidence technologique, estimant qu'en confiant le développement à la SODEMO, l'élaboration du châssis au preux Chevalier, et Issoire pour lieu de baptême, c'était la route toute tracée vers la plénitude. Le jardin d'Éden motocycliste, le plein espoir quant au renouveau du bicylindre en V. Enfin, un moulin digne du Créateur, dévoreur de bitume, riches en émotions, en sensations, en mélodies lyriques, avec juste ce qu'il faut de vibrations pour ramener à la vie le plus mortel d'entre les mortels, l'illumination mécanique, l'idéal et divin moteur de moto ! *Louons le seigneur.*

Le diable Nippon a décidément plus d'un tour dans son sac. Enjôleur, il sait attirer en son giron les faibles d'esprit, détourné de la foi par la soif de fiches techniques aux chiffres affriolants. Dieu prit une décision. Il envoya ses anges en mission sur terre, à la recherche de traces de ce joyau perdu. Après plusieurs mois de quête, il les rappela et les réunit en concile. Nous avons trouvé, Père, dit le plus expérimenté d'entre eux. Un lieu de pèlerinage, à Étampes, entre Chartres et Paris. Le lieu se nomme Toxic, Toxic Machines plus précisément. Et l'homme qui y tient boutique se nomme David. L'histoire se répète, Père, car son combat n'est pas sans rappeler celui qu'il livra jadis contre Goliath. Il est ardemment soutenu par une petite congrégation d'au moins deux centaines de fidèles, à l'égard desquels il fait montre d'une dévotion sans faille. Des gens, hommes et femmes, viennent de toutes parts, parcourent des centaines de lieues pour se rendre à sa sainte échoppe. Tout espoir n'est pas vain, car il suffirait de peu pour que, de ce lieu, la passion gagne, s'élargisse, et prenne enfin ampleur. La foi n'est pas morte, bien au contraire, et tous ceux qui ont la chance d'essayer ses machines se convertissent sur le champ, jurant une indéfectible croyance. Il suffirait de peu pour qu'une grande partie du troupeau de brebis, égarées par de multiples cylindres asiatiques, rejoigne le clan des fidèles. *Amen.*

Alors je vous le dis, mes frères, le temps de la repentance est venu. À trop négliger l'évidence de la foi, l'homme s'enfonça dans les insondables ténèbres de la mécanique de grande consommation. Ressaisissons-nous, en conscience, essayons ce miraculeux Vétouine au grand cœur qui saura nous conquérir et nous procurer les plaisirs auxquels nous aspirons du plus profond de nos êtres. Assez d'obscurantisme, de déni. Communions, mes frères, et à nos Saints Prêtres, Morinis et Voxanis, confessons nos péchés d'orgueil ! *Que le V soit avec vous !*

(Lecture faite par la voix évangéliste de 'sofie racing' en la Cathédrale de Chartres Expo 25 mars 2007, il est demandé aux fidèles de venir participer sur les textes en italiques, puis de partager la communion chocolatée)

Calendrier 2007			
Janvier	Février	Mars 24 : Pucés de Niort 25 : Chartres Expo 31 : Protwin Ledenon (30)	Avril 01 : Protwin Ledenon (30) 13-14-15 : Bol d'Or Classic 28-29 : Protwin Nogaro (32)
Mai 12-13 : Protwin Val de Vienne (86) 26- 27-28 : AG VCF Cantal et Charade 26-27 : Coupes Moto Légende	Juin 3 juin : Rassemblement Moto de Champ D'Oiseau (21) 16 et 17 : Ledenon (30) 16 et 17 : Trophée G Jumeaux	Juillet 1 : Journée Voxan 21-22 : Le Mans (72)	Août Plage
Septembre 7-8-9 Ace Café / Journée Voxan UK à l'Ace Café 13-14-15 : Protwin / Bol d'Or Nevers Magny Cours (58)	Octobre 6ème Anniv du VCF fin du Mois	Novembre	Décembre

Nous organisons à partir de Avril un lieu de rencontre, le 1 samedi du moi aux col du Bussang dans les Vosges(88)aux moto hôtel . contact : alexandre.gasser@wanadoo.fr