

Ce n°44 marque le début de l'année 2008. L'occasion pour moi de vous présenter à nouveau tous mes vœux de bonheur et de santé pour vous et vos proches.

L'année passée a été riche en émotions et en rebondissements. J'espère que celle-ci sera tout aussi riche en événements mais bien plus calme, d'un point de vu stress, tant pour l'usine que pour nous.

La marque semble avoir trouvé un régime de « croisière ». Il faut juste espérer que les nouveautés vont nous amener un peu plus de Voxanistes encore et par voie de conséquence faire monter les chiffres de l'usine, leur permettant de se développer.

Les Français semblent pourtant toujours aussi frileux à acheter ces belles motos dont nous seuls connaissons le bonheur unique de les piloter. Pour redorer l'image de Voxan, puisqu'il s'agit bien de cela, nous devons rester mobilisés et nombreux autour de l'usine pour qu'enfin nous n'entendions plus jamais « Voxan, ah oui ! La moto Française ! Dommage que ça ait fermé ! ». Vous trouverez dans ce numéro du V72, deux extraits d'articles parus dans des magazines spécialisées; une en Allemagne et la seconde en Italie.

En ce qui concerne notre Proto, je vous joins un article qui récapitule les priorités du club et l'emploi de la moto pour cette année.

Ayant toujours de nombreux contacts avec Fabienne et son mécanicien, il apparaît que les Ducati seront encore plus affûtées cette année (avec Buell bien sur !) et qu'il sera donc encore plus dur pour les petites structures de se montrer (à ce propos il est assez probable que même Yves n'engage pas son hybride cette année, trop cher !)

Vous trouverez également dans ce numéro le programme de l'AG dans les grandes lignes. Les bulletins d'inscription ne devraient pas tarder. Je vous demande donc de les renvoyer assez vite pour faciliter la tâche de ceux qui vont gérer la finalisation du projet et nous permettre, ayant une idée précise du nombre, d'avoir les meilleurs tarifs.

Pensez aussi à vos ré adhésions, pour les retardataires. Merci.

THE CURE

## Réunion à la Réunion

Ayant connu Anamax, le dynamique concessionnaire de l'île de la Réunion au mondial de la moto cette année, il nous est venu une idée de sortie sur son île l'an prochain! Bon, il est vrai que ça pose des problèmes, mais à chaque problème sa solution.

Après discussion il apparaît que la meilleure période pour s'y rendre serait le mois d'octobre 2008, pour les dates précises il faudra attendre encore un peu.

Comme l'anniversaire du club tombe aussi à cette époque, pensez-vous que les deux soient possibles indépendamment ou doit-on fêter l'anniversaire là-bas, ou encore ne pas faire ce « voyage » ?

Le mois d'octobre semble le plus approprié en regard des tarifs et de la météo. Il serait étalé au minimum sur une semaine car un voyage comme ça pour un week-end ne se conçoit pas à notre avis.

Sur place, il devrait être possible d'avoir des motos pour se déplacer (125, voire plus) et notre « guide » pourrait nous concocter des virées sympathiques à pieds, à cheval ou en moto, nous organiser des repas typiques de l'île, ou nous faire connaître une autre façon de vivre, bref, nous dépayser en faisant connaître Voxan dans ce lointain département !

Nous vous remercions de vos réponses par avance !

Thierry (Anamax) et Gilles (Orangemécanic)

## CHARTRES,

### 12ème Moto Tous Azimuts

La FFMC 28 nous invite dimanche 6 avril pour l'un des tous 1ers salons de 2008. L'année dernière près de 10000 motards ont fait le déplacement.

Cette année, nous aurons un invité sportif sur le stand : le Café Racer du Team Reflex qu'Yves KERLO nous met gentiment à disposition.

En plus de cette perle rare, Fabrice MIGUET va faire tout son possible pour être présent avec son Café (ex proto d'usine) avec quelques accessoires présentant son engagement au TT 2008. Des répliques faites par Solido seront aussi disponibles à la vente.

Une occasion de se rappeler les fondamentaux : bon accueil, bon café, bonne charcuterie, bon roulage et bonne journée, un vrai rendez-vous du VCF quoi ...

Comme l'année dernière, si les locaux pouvaient se faire connaître...

# A propos de notre proto

Tout d'abord, merci à ceux qui ont ramené la moto chez papy.

Il reste à ramener les nombreuses pièces qui se trouvent chez Jivaro près du proto. Si quelqu'un peut s'en charger maintenant, tant mieux, sinon, l'AG pourra être l'occasion de ce rapatriement.

*Pour ce qui est de l'avenir en course de cette moto* : Une chose est déjà sûre, hormis si quelqu'un du club s'inscrit A SES FRAIS DURANT TOUTE LA SAISON (avec une petite aide tout de même de la comm sport), il ne sera pas engagé au Protwin ou Toptwin par le club. En effet, l'an passé, nous avons dépensé trop d'argent dans cette aventure et financièrement, une nouvelle saison serait IMPOSSIBLE à assumer.

Des essais ont été réalisés par l'équipe de MOTOBEL qui souhaite faire un retour au Protwin (avec l'objectif de jouer la gagne dès la 2e saison). L'usine souhaitait qu'ils « coopèrent » avec nous, d'où cette série d'essais. Ils ont montré qu'avec l'avènement de motos telles que les Ducatis 1098 et le « sac de pièces racing qui va avec » ou les Buell qui arrivent avec des budgets colossaux par rapport au notre, la moto présente des capacités très en retard du point de vu moteur tout d'abord et sur les quelques modifications de châssis qui seraient nécessaires. Ils ne se serviront donc pas de notre moto, même comme base pour construire leur avenir ! En 1 mot comme en 100 : faire le championnat complet de protwin comme l'an dernier (je rappelle que le but déclaré était d'être devant) reviendrait à jeter l'argent par les fenêtres.

*Cependant tout n'est peut être pas perdu* : Des "prêts" pour montrer la moto (ce qui me paraît être le but le plus adapté à notre budget et notre philosophie club !) et donc la rentabiliser un peu (vu qu'elle a aussi été payée par des adhérents) peuvent être envisagés sous certaines conditions que le bureau restreint définira et qui nécessiteront des « écrits » (mails ou autres) entre les différents protagonistes.

La moto n'étant pas à moi ou au bureau mais au club tout entier, un pilote du club voulant participer à une épreuve, quelle qu'elle soit, devra en faire la demande par mail ou courrier au bureau à mon adresse. Cette demande sera alors examinée et validée par le bureau. A ce moment là, des aides financières ou autres pourront également être consenties par le club via la comm sport.

Cependant, il faut savoir que le déficit engendré par le Protwin l'an passé ne permettra pas de "folies financières" cette année (en attendant des jours meilleurs) et que les dons des adhérents ne seront pas dédiés qu'à cela mais aussi au Moto Tour et autres manifestations.

Merci encore à tous nos sponsors et donateurs.

The cure

## Assemblée Générale 2008

Week-end du 08 au 11 Mai

### Jeudi 08 Mai :

Accueil dès le milieu d'après midi au Centre Pierre Monestier à 45 km de MILLAU près de St Rome de Dolan.  
Repas du soir au centre.

### Vendredi 09 Mai :

6 parcours découverte avec visites vous seront proposés sur la journée complète,

- Aubrac: 235 km
- Cirque de Navacelles: 240 km
- Corniche des Cévennes: 228 km
- La Garde-Guérin: 272 km
- Le Finiels: 262 km
- Saint-Affrique: 256 km

avec restauration prévue en cours de route. Des repas à emporter peuvent être envisagés (à réserver)

Fin d'après midi : vente de jeans en Armalith « ESQUAD » en présence du fabricant.

Le soir, Repas au centre.

### Samedi 10 Mai :

Petit Déjeuner - Assemblée Générale 9h

Repas du midi au centre (buffet) Après midi : balades libres

Repas du soir au centre après un Kir accompagné d'amuses gueules

(repas « à la carte » : 3 entrées, 4 plats, fromage et 3 desserts au choix vous seront proposés)

Soirée CONCERT.

### Dimanche 11 Mai :

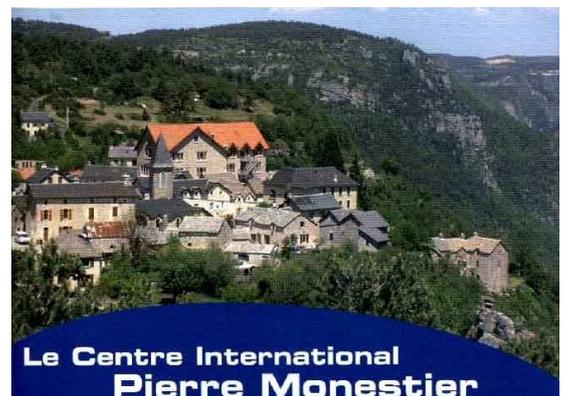
Petit déjeuner, préparation au départ pour une partie des adhérents.

Repas du midi au centre (à réserver)

Après-midi, départ du reste des adhérents.

### Notes importantes :

Règlement de la **totalité** des sommes dues (restauration + hébergement), à joindre au bulletin d'inscription qui vous sera envoyé bientôt, chèque à l'ordre du « **VOXAN Club de France** », encaissé à partir du 13 mai.



**Le Centre dispose de 180 lits répartis sur trois bâtiments au niveau de confort différent :**



"La Grande Maison" (110 lits en chambres de 1 à 8 personnes avec lits superposés dans certaines et sanitaires à l'étage);



"Les Cèdres" (39 lits en chambres de 2 à 4 personnes avec salle de bain et WC dans chacune);

"Le Lionceau" (30 lits en chambres de 1 à 2 personnes avec salle de bain dans chacune et WC à l'étage (2 WC pour 7 chambres)).



**Infos :** Les Jeans E Squad

Évoquée lors du dernier anniversaire, nous vous informons que le fabricant des jeans E Squad sera certainement présent lors de l'assemblée générale 2008. Ces jeans en Armalith ont les qualités du jean coton (légèreté, aération, lavabilité, hydrophilité) mais aussi les qualités du cuir (résistant à l'abrasion, aux accrocs, à la déchirure). Du fait de leur conception, ces produits ne peuvent être vendus sans un essai préalable. Vous pourrez essayer et acheter cet équipement qui est assez onéreux (env. 260€) mais très efficace d'un point de vue de la sécurité et du confort.

Une remise sera certainement consentie.

# VIVE VOXAN

Hurra, sie leben noch, dort in Issoire im Herzen Frankreichs. Doch von seinem Besuch im Voxan-Werk brachte Guido Kupper mehr mit als nur ein **LEBENSZEICHEN**: Die Franzosen wagen mit neuem Elan und einem neuen Modell den dritten Anlauf

TEXT UND FOTOS: GUIDO KUPPER

*Hourra, elles vivent encore, là-bas à Issoire au coeur de la France. De sa visite de l'usine Voxan, Guigo Kupper a ramené plus qu'un simple signe de vie : Les Français osent un troisième départ, avec un nouvel élan et un nouveau modèle.*

*Motorrad magazin MO n9 de septembre 2007*

*Voxan Charade Racing : la plus récente et la plus exclusive des créations d'Issoire, mais certainement pas la dernière : En automne la 1200 GTV sera à Paris. [...] Tel le mercure fugitif, l'asphalte glisse sous les roues de la Voxan Charade Racing. Une nouvelle moto française sur la route de la gloire. C'est le « Circuit de Charade », presque cinquantenaire, qui se déroule sous moi. Inauguré en 1958, c'est de 1959 à 1974 qu'il accueillera les combats de l'élite internationale mécanique, y compris les championnats du monde. Une piste naturelle, près de Clermont-Ferrand, calée entre les dômes des volcans éteints. Plus de 8 km de long, beaucoup de virages, larges ou serrés, de montées, de descentes. Pour Jackie Stewart, champion du monde de Formule 1, le plus beau circuit du monde. Son grand rival, Jochen Rindt, portait un casque ouvert pour ne pas vomir dedans. Un circuit routier, une petite boucle au nord, un grand huit. [...] J'ai toujours aimé les Voxan. Ce que les Français ont lancé-là sur le marché depuis 1999 force le respect. Jacques Gardette, un passionné de moto fortuné avait décidé quatre ans auparavant de rendre à la Grande Nation une identité motocycliste. Il lança l'affaire sur ses deniers personnels. Avec l'aide de spécialistes externes il donnait naissance à une moto d'une conception radicalement nouvelle avec son propre Twin-V-72° à 1000 cm<sup>3</sup>, injection, un cadre assemblé de pièces de fonderie d'aluminium et tubes d'acier et un design qui plut spontanément aux fans des purs roadster. La Voxan Roadster, dessiné par Sacha Lakic, produit en série à partir de 1999 constitua un « mécano » qui fut la base de six autres modèles dans les années à venir.*

*La qualité était bonne, les chiffres suivirent, l'export démarra. En 2001, environ 1550 motos avaient quittées la chaîne de montage de l'usine d'Issoire, situé à 40 km au sud de Clermont Ferrand. Gardette s'essouffla financièrement. Il avait englouti 30 million d'euros, gagnés dans l'industrie pharmaceutique, et à la fin Voxan perd 2000 Euros par machine produite. Les banques se rétractent. Gardette part à la recherche d'investisseurs, en trouve mais le deal éclate, l'usine ferme. La plupart des 165 employés resteront sur le carreau.*

*En juin 2002 le sauveteur vint en la personne de l'investisseur Didier Cazeaux. Un homme qui n'a pas grand' chose à voir avec les motos.*

Un homme qui veut faire de l'argent. Au moins, on continue. Mais en Allemagne plus personne ne parle de la marque. L'importateur engagé, la Firme Röth de Hammelbach, largue tout. Pas assez de soutien de la part de la France, trop d'incertitudes. Pas de motos, pas de pièces, pas d'argent pour la présence aux salons. Tout mijotait sur petit feu là-bas à Issoire. Le successeur de Röth, Sachs à Nuremberg, ne pouvait pas faire des miracles. Le silence entourait Voxan.

Je voulais y aller, savoir ce qui se passe. est-ce qu'on travaille toujours là-bas ? Est-ce que la Charade, présentée déjà en 2005 au salon de Paris, existe vraiment, peut-on la conduire ? Y a-t-il des projets d'avenir ? Je me suis auto-invité, ils ont accepté et j'ai même pu ramener une des dix Charades produites pour essai. Et maintenant je sais : Voxan est vivant. A partir de septembre le nombre d'employés passera de 20 à 30, on prévoit une augmentation de production de 25 à 55 machines. Et au Salon de Paris on présentera cet automne un nouveau modèle GT 1200, baptisé GTV 1200. Seulement une coquille, une moto genre Potemkine mais qui devrait arriver dans les concessions dans un an et demi.

A la phrase « moi aussi j'en avais une comme ça » des plus anciens, on attend la suite. Et le chiffre des Connaisseurs augmente : Le Voxan-Club de France a plus de 400 adhérents.

Le nom de la marque est une création, assemblage de Volcan - il y en a depuis toujours en Auvergne- et du V du moteur en V comme initiale, plus une lettre centrale spectaculaire. Tout simplement. « On avait besoin d'un nom pour le nouveau produit qui au début n'existait que sur des feuilles manuscrites dans la besace de Monsieur Pour » Michel Crespo était là depuis le début. Il a vu ces feuilles. Pour lui, Issoire est un coup de coeur : « C'est difficile, ça l'a toujours été, mais c'est aussi fascinant ». C'est Andy Leuthe, ex-coureur de grand prix et homme d'affaire, qui poursuit l'aventure (pour l'Allemagne). Il reprend l'importation de Issoire en Allemagne, ainsi que vers certains autres pays européens laissés en stand-by. Le terrain doit être défriché, aplanit, et il devra re-gagner la confiance perdue. Non pas la confiance en la qualité, mais dans le soutien par l'usine et le réseau, pour la poursuite de la marque. Le renouveau est démarré. Il reste aujourd'hui 30 revendeurs ou concessions en Allemagne.

[...] Les initiales GT me font soupirer. Un 1200 cm<sup>3</sup> ? Volontiers. Le twin d'origine était prévu pour évoluer en cylindrée et élargir l'éventail du « mécano ». Mais, bon Dieu, pourquoi un modèle de tourisme ? Pourquoi foncer tête baissée sur la concurrence japonaise et allemande ? Dont on n'a ni l'expérience, ni la possibilité de s'aligner sur les prix ? Et sur un secteur qui évoque le sex-appeal d'un camion citerne (oui !). Il faut que Voxan construise des motos pécheresses, sexy et sulfureuses comme la Charade, rétros comme la Black Magic, bigrement différentes comme le Café racer. La Charade est pour moi l'incarnation de la renaissance de Voxan. Une GT est hors-sujet. Avec son guidon loin devant elle te tend par dessus le réservoir, oblige tes cuisses à en serrer les arrêtes et de caler tes pieds sur les repose-pieds positionnés assez haut et en avant. Je connais cette position depuis ma vieille Speed Triple. C'est LA position sur une moto d'un air aussi sixtié's. On doit la sentir dure comme les cals de la main droite des ouvriers anglais traînant devant l'Ace-Café londonien, avec une pinte et leurs motos. Là tu sens la tension, le plaisir de l'attaque, prêt à affronter le monde entier, juste toi et ta moto.

Pour 20500 euros prix de départ, la Charade est la plus exclusive des françaises. Un Top-modèle a le droit d'être cher. Elle offre tout de même une série de détails d'équipement très recherchés : une partie cycle qui fonctionne à merveille avec une impressionnante fourche inversée Paioli et un amortisseur BOS, un système de freinage exclusif Beringer avec un maître cylindre radial et des jantes alu allégées Marchesini; avec en prime un réservoir alu peint à la main en 25 heures et dont la finition te fait fondre le coeur.

Mais il y a aussi des détails que je n'accepte pas pour un tel prix d'achat. Le tableau de bord bon marché et quelconque, par exemple, avec un compteur au tremblement déprimant. Et puis l'habillage. Toutes les pièces sont fabriquées en fibre de verre de dimensions robustes. C'est lourd, la finition grossière et malheureuse ne les rendent pas vraiment séduisantes. Ces pièces sont grotesquement chères même pour de la fabrication artisanale, et pourtant pas si chères que ça. Il faut savoir qu'un moule d'injection pour plastique coûte 150 000 euros. Les 10 Charades vendues jusqu'à présent ne couvrent pas encore ces frais.

Les coûts, voilà depuis toujours le problème des français. Comme par exemple l'effort pour la peinture du réservoir

« Ma » Charade a maintenant un tube intermédiaire entre les courbures des pots et une cartographie revue, des échappements sports et un couvercle de filtre à air ouvert. Le son est symphonique, et le banc affiche 106 chevaux là où la série doit légalement en avoir 100. [...]

*(Merci à Nadia la boulangère et Eva pour la traduction)*



**je suis vivant**

L'industria francese riprende i lavori, dopo anni di tribolazioni la Voxan riaccende i motori e riprende le esportazioni. Le originali bicilindriche d'ottobre torneranno in Italia da settembre. Siamo andati a provare la Street Scrambler

**VOXAN**  
MOTO  
Pour les connaisseurs

Bientôt, outre le Street Scrambler, il y aura trois modèles qui seront commercialisés en Italie. Le Café Racer, une sportive de style néo-classique avec beaucoup de composants italiens, est le modèle qui a marqué les débuts du VOXAN : il coûtera 13.450 euro. Pour les connaisseurs il y a la Black Magic: elle est inspirée manifestement de la Norton Manx et célèbre la rencontre de matériaux nobles évoquent une époque où le plastique n'existait pas. Rigoureusement monoplace, le Black Magic aura un prix de 15.800 euro.

La Charade est le modèle haut de gamme, une version moderne des machines d'Endurance des années `70 : le prix de 20.500 euro se justifie par la dotation particulière et la finition. Il suffit de savoir que la peinture nécessite plus de 30 heures de travail.

MADE EN ITALY les composants d'origine italienne abondent : Freinage Brembo, avec double disque avant de 320 mm Ø et pince à quatre pistons et simple disque arrière de 245 mm Issoire (France) –VOXAN, c'est l'histoire d'un fabricant de moto, de belles motos, qui démarre, produit, s'arrête, est repris, survit, repart, boîte et reprend confiance, mais ce n'est pas seulement l'histoire de VOXAN, c'est l'histoire de tant d'autres entreprises, italiennes aussi, qui vivent les honneurs et les charges qui oscillent entre industrie et artisanat, entre la recherche de la qualité et la limitation des coûts. Nombreux sont ceux qui ont sombrés, d'autres ont résisté mais n'en sont toujours pas sortis malgré la force de produits enviés du monde, malgré la force de marques prestigieuses, qui sont enracinées dans l'histoire de la moto et dans l'esprit de tous les motards.

VOXAN est née en 1995 et a présenté seulement en 1997 ses premiers modèles, Roadster, Café Racer et Scrambler. : le Scrambler a ressuscité le genre bien avant les Derbi Mulhacén, Triumph Scrambler, BMW G650 XCountry.

Les raisons de la crise de VOXAN sont communes à tant à d'autres entreprises : erreurs dans le choix de composants, production en petite série, problèmes de mise au point, faiblesse du réseau de distribution. Et ensuite quelque erreur de jeunesse d'une marque qui regarde avec admiration deux réussites, MV Agusta pour l'excellence des produits, Ducati pour l'image de marque, en rêvant cependant de BMW pour la réussite financière... Dès 2002 VOXAN a réussi une intense opération de ré-industrialisation, ainsi qu'une restructuration du réseau de vente avec une société partenaire, la SIDAM qui n'est pas un nouveau venu dans le domaine des deux roues étant donné qu'elle est à l'origine du réseau de distribution de Honda en Europe. Et les exportations sont réparties : Suisse, Allemagne, Angleterre, Portugal, Espagne, République Tchèque, Slovaquie, et vite aussi les USA. Dès septembre avec l'arrivée de l'homologation Euro3, s'y ajoutera l'Italie. Dans l'attente nous sommes allés à Issoire, à l'usine VOXAN, pour nous rafraîchir la mémoire et voir ce qu'ils nous préparent. Lorsque VOXAN est né et le premier Scrambler (non Street) pas encore à l'état de projet, ils n'ont pas eu des doutes à Issoire sur l'architecture du moteur, la même pour toute gamme : un bi cylindres en V. à 72° et l'inclinaison du groupe est de 8° dans le sens longitudinal pour permettre à une meilleure dynamique "esthétique", visible sur le dépouillement des modèles, ainsi que le positionnement plus haut de l'embrayage.

**« L'industrie française redémarre : après des années de tribulations VOXAN rallume les moteurs et reprend les exportations. Les moteurs originaux bicylindres prendront le chemin de l'Italie de septembre. Nous sommes allés à essayer le Street Scrambler »**

Extrait d'un article italien « agosto 2K7 | euromoto | 47 »

Les pistons sont en alliage léger et ont une masse de seulement 300 grammes, un résultat considérable pour un moteur de ce type ; les bielles en acier forgé sont vissées et non boulonnées. Le refroidissement est liquide et, contrairement à beaucoup d'unités semblables, il est dépourvu de balanciers pour réduire les vibrations. Curiosité : la cylindrée de 996 cm<sup>3</sup>, est obtenues avec les valeurs d'alésage / course de bi cylindres célèbres, qui s'appellent Ducati 996, Honda VTR et Suzuki TL1000. La distribution est à double arbres à cames en tête avec quatre soupapes par cylindre et l'alimentation est confiée à un système d'injection électronique, qui permet une homologation Euro3 nécessaire pour la commercialisation prochaine en Italie... Prestations déclarées ? Au seuil de la légalité en France : 100 CV au régime de 8000 tours/min. L'autre élément bien en vue est le cadre, double à poutre en acier, avec deux tubes ronds de diamètre non négligeables qui courent au dessus du moteur et qui ont donc impliqué le déplacement du réservoir du carburant sous la selle. Ce choix aujourd'hui partagé par d'autres marques aide à abaisser le centre de gravité. [...]

Le nom « Scrambler » a un long passé de moto à « tout faire », que ce soit routier ou off-road dégagé, dotées de suspensions à grands débattements et de pneumatiques « trails ». Le Scrambler VOXAN correspond à ce choix. La version Street d'aujourd'hui - comme le dit son nom – « stradalizza » gagne des jantes de 17 " des pneus Michelin Pilot Sport, et correspond un peu au roadster et un peu au dirt-track. Il crée sa propre catégorie en somme, et le confirme à la conduite : le guidon est plus large que haut, les commandes imposent une position aux jambes presque comme sur une sportive, mais on se trouve bien pour conduire. La faible hauteur de selle donne une position de conduite un peu surprenante qui n'existe pas sur d'autres motos de série.

En selle sur le Street Scrambler, celui ci se tient prêts à se bondir. Les deux cylindres ont un bruit unique. Elle démarre du premier coup, sans caprice. Les vitesses passent avec douceur et sont d'une précision surprenante, le moteur est souple et répond à toutes les sollicitations, Souple mais pas avare de sensation, et malgré le peu de kilomètres parcourus, on n'a jamais senti un manque de quoi que ce soit. Mais le plaisir vient lorsque la route serpente et alors se découvrent des possibilités de prises d'angles inattendues, déclenchées d'un appui sur les repose-pieds.

Pierre LAURENT-CHAUVET est le Directeur Général de la Sidam, la société qui s'occupe de la commercialisation des VOXAN, et Eric Terrasse est le Président et l'Administrateur Délégué de VOXAN.

Ci dessous, une petite séance de questions réponses.

Que fait aujourd'hui le Voxan ?

Pierre : lorsque VOXAN a été repris en main par la SCCM en 2002, il a été décidé de réindustrialiser, et d'augmenter les volumes, de faire croître les ventes et en même temps de réduire les coûts de production qui ont été depuis l'origine un problème. Nous avons signé avec 40 points vente en France, nous en avons 27 en Allemagne, qui est le Pays plus intéressé par la marque. Et au Salon de Paris, de septembre, nous présenterons le premier nouveau modèle, un grand tourisme qui s'appellera GTV, qui veut justement faire écho au jeu de mots avec TGV, le train à haute vitesse. Il aura les valises intégrées dans le carénage et surtout il sera le premier modèle à avoir le nouveau moteur de 1200 cm<sup>3</sup>. Progressivement tous les modèles abandonneront le moteur 1000 cm<sup>3</sup>. Cependant, même si nous avons l'intention d'augmenter la production, les gros volumes ne se font pas seulement avec les grosses cylindrées. Dans les programmes à plus long terme il y a une famille de moyenne cylindrée. Ce sont celles-ci qui font le marché et avec les volumes on obtient de meilleures conditions sur les composants.[...]

Comment les politiques anti-pollution pèseront-elles sur le futur marché moto ?

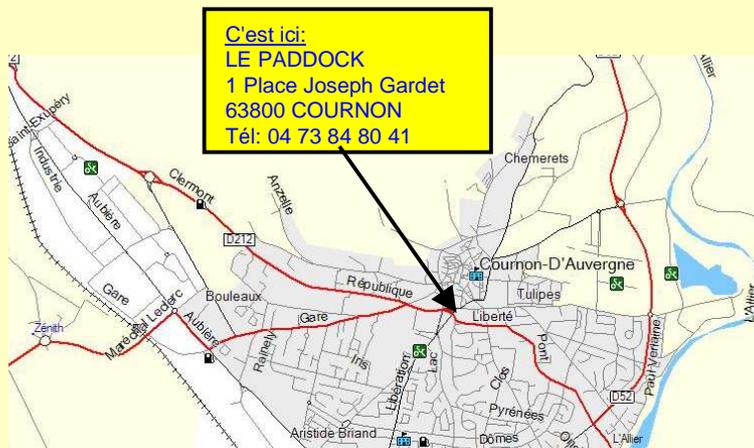
Pierre : Nous devons tous tenir comptes de cette réalité, mais il y aura toujours un marché pour des produits exclusifs et excitants.

Pour faire partager cette passion, nous avons des initiatives particulières, dont celles organisés par le VOXAN Club de France. En Allemagne et Angleterre on parle même d'un trophée Black Magic avec un kit de 135 CV. Et ensuite, vu les appels historiques de quelques uns de nos modèles, nous n'excluons pas l'Endurance, en rêvant du Bol d'Or... [...]

# NOUVEAU RENDEZ-VOUS

## AUVERGNAT

Après quelques réunions mensuelles au Café PASCAL qui ne nous donnait plus entière satisfaction (difficultés pour trouver des places de stationnement à proximité et une table libre à l'intérieur, ambiance trop bruyante pour discuter entre nous), nous avons décidé de mettre à l'essai un nouveau point de rencontre en janvier dernier. Celui-ci semble convenir parfaitement à une très grande majorité des participants: il ne présente plus les inconvénients du Café PASCAL et l'accueil qu'on nous a réservé, dans une petite salle à l'écart, y a été plus que sympathique (orgie de galettes des rois, n'est-ce pas Daniel et Jacques !?). De plus, il est possible de nous faire préparer un repas pour une quinzaine d'Euros, boisson comprise: ce que nous comptons mettre à exécution dès le mois de février. Nous conservons la date fixe du deuxième jeudi du mois, mais en avançant l'heure du rendez-vous à partir de 19h30 (repas vers 20h00).



Scraty

# Calendrier 2008

JANVIER	FEVRIER
	le 16 : Réunion chez Bruno dans l'est Contact : Alex au 06 79 90 72 23
MARS	AVRIL
15/16 : Puces Moto de Niort (79)	05/06 : "Salon du Deux Roues" au pavillon de Buxerolle à Limoges (87) Contact : FFMC 87 au 05 55 77 59 07 ou <a href="mailto:ffmc87@wanadoo.fr">ffmc87@wanadoo.fr</a> le 06 : 12e moto tous azimuts à Chartres (28) 11, 12 et 13 : Bol d'or classic à Magny Cours 19/20 : 24h du MANS moto le 25 : journée de stage à Carole avec "Avenir motos"
MAI	JUIN
du 08 au 11 : <b>Assemblée Générale VCF</b> 16,17 et 18 : Grand Prix de France au Mans 24/25 : Coupes moto légende à Dijon-Prenois (21) 24 mai au 6 juin : Tourist Trophy	le 8 : Rassemblement de Champ d'Oiseau 21/22 : 15e Trophées Gérard Jumeaux le 21 : <b>La folle journée Voxan VCF</b>
JUILLET	AOUT
<b>WACANCES !! SOLEIL !!</b>	<b>PAREIL !!</b>
SEPTEMBRE	OCTOBRE
13/14 : Bol d'Or à Magny Cours le 14 : Fête de la Moto au Blanc (36) Du 26 Sept au 5 Oct : Moto Tour	
NOVEMBRE	DECEMBRE
week end du 8 au 11 : <b>7ème Anniversaire du club</b>	

## Le bar

**Président** :The Cure (Rodolphe QUERON)  
06 75 63 66 37 –[thecure911@free.fr](mailto:thecure911@free.fr)  
**Secrétaire** :Eva Vyt (Laure PALLANCHE)  
06 20 60 38 27 –[pallanche.laure@neuf.fr](mailto:pallanche.laure@neuf.fr)  
**Trésorier** :Nico Road 333 (Nicolas JAOUEN)  
02 40 86 46 88 –[nico.jaouen@free.fr](mailto:nico.jaouen@free.fr)  
**Com'Adhérent Sud** :Chris 42 (Christophe TOTEL)  
04 77 79 82 88 -[Christophe.TOTEL@ifn.fr](mailto:Christophe.TOTEL@ifn.fr)  
**Com'Adhérent Nord** :CR\_fredo  
(Frédéric MANGONNEAUX)  
06 78 43 59 13-[cafe-racer.fredo@laposte.net](mailto:cafe-racer.fredo@laposte.net)

**Com'Com**:Fil@ / Jack Palmer (Philippe ALLER)  
06 87 36 57 42 -[fjl.palmer@free.fr](mailto:fjl.palmer@free.fr)  
**Com'Sport**:Le Barbu Casqué (Philippe PERELLE)  
06 84 70 26 27 -[philippe.perelle@laposte.net](mailto:philippe.perelle@laposte.net)  
**Com'Tech**:X@v (Xavier MANSAT)  
06 64 37 90 60 –[xavier.mansat@neuf.fr](mailto:xavier.mansat@neuf.fr)  
**Com'Tour** :Burp (Laurence COULON)  
06 62 15 67 33 -[cou.lau@orange.fr](mailto:cou.lau@orange.fr)  
**Com'Info**:ce2much (Laurent FLAVENOT)  
06 16 24 61 23 -[ce2much@hotmail.com](mailto:ce2much@hotmail.com)

# Los Pinguinos

À l'heure où les Parisiens bataillent contre les éléments déchaînés de l'hiver, se ruant vaillamment sur le Clairon, nous autres les gars du quart Sud / Sud-ouest, une idée nous traversa le tréfond du bulbe. On s'est dit qu'on allait pas être en reste, que nous aussi on allait se faire une petite virée. Pas grand chose, dans les 1500 km, pas plus. Une paille, d'autant que la météo, s'annonce rassurante, pas plus d'une petite tempête à la fois, et encore, pas tout le temps, avec des temps de répit consacrés à la grêle. Circonstances idéales pour tester la résistance du matos et des bonshommes.

Bref, objectif Valladolid, une des plus grosses concentrés d'Europe. Faut-il que je cause de l'épopée du voyage ? Vite fait, alors. En partant de Perpignan, je chope Christophe à Tarbes 400 bornes plus loin, et on retrouve Patrick, en provenance de Bordeaux, du côté de Bayonne pour une excellente soirée chez François et Isa. Gîte couvert et dodo, y en a un qui ronfle, ça commence bien. Départ à la fraîche, ciel clair, traversée des Pyrénées jusqu'à Pampelune. C'est là que ça a commencé à merder. Principe de précaution, on enfle les tenues de pluie. Tu parles d'un principe ! Deux cents bornes de très grosse drache, sur la nationale



Espagnole, à slalomer entre les camions qui en profite pour nous balancer des trombes d'eau à chaque dépassement ou croisement. Le vent qui nous balade d'un bord à l'autre d'une route qui ressemble à s'y méprendre à une patinoire. On voulait un peu d'aventure, n'en v'la. Arrive la grêle, avec cette curieuse impression de rouler sur des billes. C'est quand on a croisé le chasse-neige qu'on a un peu levé le pied. La première auberge venue fait l'affaire, le temps que le temps retrouve un peu de bon sens. Et nous des calories.

A l'approche de Valladolid, les bécane se multiplient. Facile à trouver, bien fléché, on rentre à l'oeil, héhé, j'ai les cartes presse. Camping dans une immense pinède, 30 ha, rien que pour faire dormir du motard, merci, nous en fallait pas tant. Sauf que les organisateurs attendent 25 000 personnes. Ça promet un joyeux bordel, non ? En fait, pas du tout. Ni débordement ni service d'ordre, ni police. Ce qui s'appelle une ambiance festive et bon esprit. Concert, spectacle, marchands de fanreluches, bière et bonne humeur. Par contre, sur la bouffe, les grillades sont bonnes mais l'addition a du mal à passer, les salauds, nous ont vu venir avec nos trombines de Français du terroir. Plein de bécane très récentes, souvent très chères, et surtout, beaucoup de super sportive avec les pneus usé carrés et le pilote en combarde Dainese dernier cri mais pas premier prix. Tout neuf, les sliders. Un côté nouveau riche venu se montrer, amusant. L'essentiel est ailleurs, dans le camping autour des feux de camp. Les boutanches circulent, les conversations aussi. Les rencontres sont aussi chaleureuses qu'imprévisibles. Duvet, dodo, mais tout habillé, il fait -5°. Eh oui, c'est bien une hivernale... Journée de balade le Samedi, dans et autour de Valladolid, coin méconnu et pourtant très accueillant. Paella, un peu de visite, quelques photos souvenirs. Une autre soirée au coin du feu, un peu plus organisée et nettement plus arrosée. Matin difficile, il faut plier les gaules. Départ sur le coup de 10 heures, tout plier, café croissant, et zaï. On prend une route un peu plus Sud, un petit détour d'une centaine de bornes, histoire de longer un bout de désert du côté de Tudela.



On regrette pas, pour le paysage, grandiose. Par contre, question caillante, la fête continue, même avec le soleil. Petite pose tortilla vers 15 h. Et puis Pampelune, à nouveau, la frontière à la tombée de la nuit. On se sépare à Bayonne, direction Tarbes pour y passer la nuit, et surtout, une bonne douche, changer de fringues, parce que ça commence à sérieusement sentir le Fennec, là-dedans. Il me restera 400 bornes jusqu'à la maison, presque rien, le temps de repenser à tout, refaire l'histoire, trier les images, cette sensation irremplaçable d'avoir passé un excellent moment en excellente compagnie. Trois belles bécane, une très bonne paire de potes, des routes magnifiques. Et cette géniale impression d'être allé au bout d'une histoire, juste pour le plaisir de se remplir la boîte à souvenirs.

Et comme disait Christophe Colomb, peu importe la destination seule le voyage compte. Ses sponsors avaient une toute autre appréciation des choses.

**Dédé de la banquise**



## Proposition d'abonnement à Café Racer Magazine

Pendant le mois de février, vous allez recevoir une offre d'abonnement à ce magazine moto qui colle si bien à l'esprit des VOXAN et à l'ambiance que nous essayons d'entretenir au VCF.

Cette proposition ne pourra vous être proposée qu'à ces conditions :

Être à jour de cotisation 2008 ;

Avoir accepté la diffusion de ses coordonnées.

Si vous êtes concernés par le point n° 2, contactez moi. Pour le point n°1, vous savez ce qu'il vous reste à faire.

fil@

## Annonce ...

La société PFP OHLINS France aurait la possibilité de réaliser des amortisseurs pour le scrambler : type 46 DR à piston flottant préréglé et réglage détente ou type 46 HRC à bonbonne avec réglage compression et détente. D'autres part, Pour la black par exemple, ils peuvent faire un amortisseur à bonbonne accolée d'exception à l'image de la moto.

Pour info, l'amortisseur est complexe à réaliser en raison du faible encombrement. Ils devront usiner des pièces spécifiques pour placer le ressort dans l'axe du corps. De plus, le ressort d'origine est trop souple. La création de ce type d'amortisseur les obligerait à réaliser des ressorts spécifiques.

Pour cela, ils auraient besoin de connaître le nombre d'intéressés avant de lancer la production.

En terme de tarif, il faudrait prévoir 800 à 1000 euros par pièce.

A noter que PFP réalise du sur-mesure en Ohlins.

Pour toute information complémentaire à ce sujet, vous pouvez contacter Christophe au 04 71 48 15 34 ou vous rendre sur le site [www.ohlins.fr](http://www.ohlins.fr)



### Lancement d'un nouveau produit Brodé

Le VCF élargie sa gamme de vêtements en vous proposant des micropolaires brodées

Ces polaires sont des micropolaires, fines et chaudes pouvant être porter sous un blouson de moto sans aucune gêne.

Les coloris sont Noir et Rouge



**Ce produit est en commande jusqu'au 15 mars 2008 avec livraison postale ou à l'AG**

**Cette commande est UNIQUE et exceptionnelle, passer la date limite du 15 Mars 2008 il ne sera plus possible d'en avoir**

Nom : \_\_\_\_\_ Prénom : \_\_\_\_\_  
 adresse de livraison : \_\_\_\_\_  
 n° d'adh : \_\_\_\_\_ n° téléphone : \_\_\_\_\_  
 mail : \_\_\_\_\_

Type	Prix Adh	Prix non Adh	Frait port	qté	total
Polaire Homme NOIR	30 €	35 €	5 €		
Polaire Homme Rouge	30 €	35 €	5 €		
Polaire Femme NOIR	30 €	35 €	5 €		
Polaire Femme Rouge	30 €	35 €	5 €		

Total \_\_\_\_\_



Chèque à l'ordre du "Voxan Club de France"  
 envoyer le bon de commande à :  
 Didier Calet  
 14 rue du Potier Paternus  
 63190 Lezoux

**B  
O  
U  
T  
I  
Q  
U  
E  
  
D  
U  
  
V  
C  
F**