

EDITO

Bon Dieu !!! Ils l'ont fait !!!

Ils sont 1er dans leur catégorie respective !!!

Cette année 2009 est l'année VOXAN. J'en suis encore tout chose et pleins de souvenirs me reviennent, tous aussi forts en émotion et tous à l'origine de cette grande victoire pour le VCF et pour VOXAN.

Cela commencé en 2003 ; le Moto Tour renaissait épreuve magique où, j'en étais persuadé, les VOXAN étaient sur leur terrain de jeu favori. Cette année là, le départ se ferait à Paris, Porte de Versailles, au moment du Mondial où nous devions être présents sur le stand de VOXAN.

Alors, en mai, pendant l'assemblée générale du VCF, j'ai lancé le challenge : « En 2004 on fait le Moto Tour et on va leur montrer ce que c'est qu'un VOXAN ! » Je me souviens de la tête de participants, les yeux tout ronds, se demandant ce qu'il m'avait pris...

Le Mondial arrive avec la présentation de la Black-Magic et de la Street : le voilà l'outil pour les mettre tous à l'amende !!! Lorsque Manu finit 1er en promo, j'ai une grosse pensée émue pour lui et son pote Jean-Luc... Dès 2004, les deux amis avaient le projet d'emmener un café jusqu'à Toulon ; le destin en avait décidé autrement... En souvenir de son pote, Emmanuel a réussi à vaincre tous ses démons ; d'où il est, il doit être heureux Gianluca...

Cette année à l'anniversaire, on s'est retrouvé, pas besoin de parler, les regards suffisent, les larmes de joies et d'émotion sont au bord des paupières, prêtes à se répandre semblables à un ruisseau au bord de la route. D'ailleurs les larmes, je les ai encore eu lorsque passe le film des exploits de Davy sur le Dark Dog.

C'est con, mais ce soir là j'étais heureux ; je ne pensais plus à mes difficultés à rouler en groupe, sous la pluie et je me suis dit qu'au fond, le VCF c'est avant tout un sacré putain de club de potes.

fil@

Parlons un peu de 2010 qui approche rapidement. Si tout se passe normalement et conformément à la décision votée à l'ag, nous serons affiliés en début d'année à la FFM.

Cela tombe plutôt bien puisque le 16 avril, vous aurez la possibilité de poser vos roues sur le circuit du Bourbonnais :

<http://www.circuitdubourbonnais.com/>

Nous vous tiendrons au courant certainement dans le prochain numéro du V72° .

Vous pouvez aussi noter dans vos agendas le week-end de l'ascension, du 13 au 16 mai. L'assemblée générale se tiendra à Meyras en Ardèche.



Le Bureau 2009 – 2010

Président : Philippe ALLER – Fil@ - : mail = fil.palmer@free.fr 06 87 36 57 42

Président du vice : Rodolphe Quéron : mail = thecure911@free.fr 06 85 68 92 31

Secrétaire : Evelyne FANGET : linou42100@hotmail.com 06 10 01 51 01

Secrétaire du vice : Christine GALLI chris_galli@yahoo.fr tel : 06.62.34.63.24

Le trésorier : Sylvain BADOE : mail = scraty.vcf@neuf.fr tel : 04 73 73 05 70

Com Adhérent SUD : Christophe TOTEL = christophe.totel@ifn.fr 04 77 79 82 88

Com Adhérent NORD : Laurent FLAVENOT ce2much@hotmail.com 06 16 24 61 23

Com' COM : Pascal NOEL = pascal.noel60@orange.fr tel : 06 19 17 66 05

Com' Sport = Alain DELORME = tadelorme@infonie.fr tel : 06 79 74 74 98

Com' TECH Michel MARTINET michel.martinet@libertysurf.fr 01 46 80 21 91

Com' Info = Brice LABONNE = brindiscret@hotmail.fr 06 62 24 00 18

La Boutique : Jérôme FANGET = voxman42100@hotmail.com 06 11 12 20 36

DARK-DOG MOTO TOUR 2009 Davy GAMBINO en VX10

3ème année consécutive dans les 10 en promo...

Avoir une moto prêtée par un constructeur, quand ce constructeur est Auvergnat et que cette moto n'est même pas encore en vente, c'est un honneur que je vous laisse imaginer...

J'ai récupéré la belle, avec son équipement haut de gamme, quelques semaines avant l'Ultimate-Rally en Juin. Une prise en mains très facile et une efficacité qui ne demande qu'à être démontrée...

Malheureusement, une plaque de goudron sur une liaison un peu rapide de cette course hors normes m'a fait tester la résistance de la moto sur une chute !!! Pas trop de bobo pour la moto, mais une luxation d'épaule et fracture de clavicule pour moi. Trois mois avant le Moto Tour...

J'ai décidé fin Aout de prendre quand même le départ, en faisant des reconnaissances en mode « light » et en espérant retrouver mon physique avant l'échéance...

Présent donc à Val de Reuil, avec Alain, Nico, Emilie et Christophe dans le Team, et le soutien fidèle de Bigard, Eurovia, du VCF et de quelques amis, on repart dans l'aventure...

1^{ère} Base Chrono avec passage dans les champs et 1^{ère} spéciale en ville au milieu des plaques d'égouts, passages cloutés et dos d'ânes, la couleur est annoncée. Je n'ai pas encore retrouvé mon aisance sur la moto mais j'espère que ça reviendra au fil des kilomètres...

2^{ème} jours à Magny-cours. La spéciale sur le circuit de kart et école me remet un peu dans le bain, même si je manque de m'accrocher à un portail dans la spéciale !

La spéciale du soir sur le circuit F1 me fera douter... Dès le tour de chauffe, je me rends compte que les deux gros freinages du circuit (fond de 6 à Adélaïde suivit d'une épingle en 2^{ème} !) réveillent fortement les douleurs de mon épaule et démontre mon manque d'entraînement physique. Je tournais quasi 2 secondes au tour plus lentement que l'année dernière et je commençais à me demander si je verrais la plage de Toulon...

Les spéciales des jours suivants conforteront cette impression. Le tourbillon de la spéciale rallye d'Alès, les enchainements sans répit du circuit vitesse d'Ales, les gravillons de la spéciale d'Ardèche (Merci la Treille ;-) , le bitume mouillé de la spéciale de Valberg à 1500 m d'altitude... Je subis les réactions de la moto au delà d'un certains rythme, au lieu d'imposer ce que je veux... Je me contenterais donc de faire des temps entre les 10 et 20 en promo en restant régulier et de serrer les dents de temps en temps avec l'appui de quelques antidouleurs...

La journée de jeudi, marathon sans GPS sous la pluie de nuit dans les cols des Alpes aura été comme annoncée : Très difficile. Pas le droit de se tromper dans les changements de direction, toujours concentré à 100% sur la conduite et utiliser au maximum l'autonomie de la moto pour ne pas perdre de temps à la pompe.

La VX10, tout comme le Café de Manu, me permettra de faire le plein après 250 km, ce qui n'a pas été le cas de tout le monde... Malheureusement, une intersection manquée à quelques km du Contrôle horaire me fera pointer avec 4mn de retard. Sans ça j'aurais peut être pu pointer à 0 comme l'a fait Manu.

Dans la bonne moyenne quand même, je rentre dans les 10 en promo, alors que Manu prend la tête...

Que de bonheur de pouvoir rouler avec Manu et Christophe sur la Black Classic en moto suiveuse sur les liaisons. Manu n'a pas eu de chance les 2 dernières années, il faut qu'il l'emmène au bout cette première place.

Toulon, le Mourillon, le circuit Paul-Ricard, Saint Zacharie, le Mont Faron... Que de noms magiques qui sentent bon pour cette dernière ligne droite.

Manu est en forme, il tient bien la pression malgré une petite frayeur au Castelet.

Je pars un peu avant lui sur la dernière spéciale du Faron. La Triumph et la KTM de ses concurrents direct arrivent avec des bons temps. Pas droit à l'erreur. J'entends le Café arriver dans les dernières épingles : 3'16". Il l'a fait ! Quel moment extraordinaire on a vécu à cet instant...

Moi, j'arriverais à terminer 9^{ème} en promotion (25^{ème} au Scratch), ce qui reste un bon résultat. Un peu frustrant quand même de ne pas avoir roulé au maxi et de ne pouvoir exploiter cette VX10. Jouer le podium avec Manu aurait été fabuleux, mais lui et Thierry Sol l'ont démontré, nos motos sont au Top...

Emilie, notre chef camping-car nous a fait un petit montage photo-vidéo sous www.Dailymotion.com Taper « DDT 2009 – VOXAN » dans recherche et visualiser ce montage (de préférence en mode HQ) pour illustrer un peu cette aventure.

Davy #285



Le MOTO TOUR de Jean Pierre JADON

Pour la Voxan n° 299, le Moto-Tour n' a pas très bien commencé. Dès les 40 premiers km de l'étape Val-de-Reuil/Magny-Cours, j'ai voulu m'arrêter pour faire un « gros pipi pressant » because pluie et froid (et oui, c'est l'âge 50 ans !!).

En freinant sur de l'herbe mouillée, alors que j'étais presque à l'arrêt, je suis tombé du côté gauche et cassé ma pédale de frein.

Bon ce n'était pas trop grave mais le plus emmerdant et inexplicable, c'est qu'en tombant j'ai également cassé mon sélecteur de vitesse !!! Résultat : 12 heures dans le camion balai et 5 heures de pénalité. La première journée commençait fort pour moi.

Heureusement, les jours suivants, que du bonheur ; aucun autre soucis à déplorer. Le Roadster marche à merveille. Les paysages traversés étaient grandioses (Alpes, Gorges du Verdon...). A chaque étape, tous les pilotes voxanistes, leur assistance et leur intendance étaient regroupés les uns à côté des autres dans une très bonne ambiance.

Un grand moment pour moi a été de rouler sur le circuit mythique Paul Ricard où je me suis rendu pendant 15 ans pour assister au Bol d'Or.

Si je m'étais douté qu'un jour, je me retrouverais, face aux stands, sur la grille de départ !!



Finalement, j'ai vécu une super semaine même si je ne suis pas classé du fait de ma pénalité. Je suis satisfait d'avoir pu rallier l'arrivée, en entier, à Toulon car ce ne fût pas le cas pour tous les pilotes (pas mal de casse et de chutes).

La cerise sur le gâteau a été de voir Manu 1^{er} de sa catégorie : que d'émotion de le voir grimper sur le podium sous les chaleureux applaudissements du Team Voxan et des nombreux spectateurs.

J'aurais bien évidemment plein d'autres choses à dire mais en 20 lignes....



Samedi 19 septembre 2009...05h10...Dring, dring dring... Allo tatoué? c'est Jean jacques, mon breton est tombé de la remorque dans un rond point.. T'es ou??? Bon ok j'arrive, la tronche dans le pâté mais j'amène ma viande... Rapide bilan du blessé: guidon tordu, commodo de starter explosé et carénages pelés. Y s'en tire bien le gars bien sur la caisse a outils ne dispose pas de clé de 19... Donc impossible de deviser l'écrou de jante qui permet de changer la roue. Et a 05h du matin va trouver une clé de 19 toi !!! Pas une bagnole équipée bien sur, on appelle deux trois copains. Y'en a deux qu'on 3g dans chaque poche et un qui sais pas ce qu'est une clé de 19...Ca commence bien...

Pis d'un coup, un 19t avec une gamine de 20 piges au volant s'arrête: « salut les filles z'etes en galère??? » nous lance t elle. Bin ouais dans ton bahut t'aurais pas une clé de 19 par hazard ? 1h30 d'attente pour avoir une clé et 10min pour changer la roue et remettre la bécane sur la remorque. Merci m'dame...Pendant ce temps je rentre chez moi a 10 bornes, me déguise en pilote et prépare la Black. Comme on dirait dans la cavalerie: « en selle » direction le circuit .Le temps est couvert, mais sec. Sur zone court débriefing de Lulu l'organisateur de la journée roulage: *” c'est un roulage libre, pas la peine de tartiner, je veux personne qui se bourre lors de la première session, s'agit simplement de reconnaître le terrain et de repérer les virages, de peaufiner les trajos, compris les gars???* »...

Tous les poireaux acquiescent. Les pro rentrent aux stands. Jean jacques finit de rafistoler son étron, merci au chevelu, On fait chauffer les moteurs. On nous libère le passage. La meute s'élançe !!!

Grande montée pour commencer, avec son virage à droite. Titine est pas bien chaude, les pneus encore tiède, je force pas. Je frôle les pneus placés en bord de piste, le virage devient ligne droite et la montée devient descente. Le moteur monte dans les tours, pendant que je penche à gauche pour enchaîner une grande courbe, suivit d'un grand virage à droite, puis d'un gauche. Je suis un breton en BMW rouge, ancien modèle, qui racle les carters à chaque virage. S'en suit un 180° à droite bien large qui descend pour enquiller un 180 à gauche, qui remonte sur des chicanes. J'en double quelques uns, dont un Street Jaune avec un « pilote manche à balais équipé replica » qui reste au milieu de la piste, 4 m de chaque côté.

Après les 3 chicanes, virage serré à droite, suivit d'un autre virage à 135° en descente hyper serré, qui enchaîne sur un gauche à 135° qui passe sous un pont, toujours en descente, puis un droite avant une ligne droite qui donne sur... merde ! Elle est où la piste ! Oh putain, ça tourne d'un coup à gauche ! Virage à gauche tout en descente, ça pique les yeux ! Puis grande ligne droite qui passe devant les stands pour revenir au départ, grande monté et virage à droite. Ok, j'ai repéré, le moteur est à bonne température, les boudins accrochent, on va pouvoir commencer à arsouiller

La moto est chaude, les boudins accrochent, le 'paille lotte' se fait dépasser par tout ce qui roule plus vite que lui en ligne droite. C'est à dire tout le monde sauf Jean jacques qui n'arrive pas à dépasser les 150 km/h, rapport au balais sur la selle.

Le calvaire de la ligne droite cesse pour faire place au grand droit qui monte. Je me cale à côté de la BMW qui doit élargir sa trajectoire, sinon, c'est changement de couvre culasse assuré « Titine » penche ce qu'elle peut, je me sors de la courbe complètement à gauche, près du vibreur pour entamer la descente vers le grand gauche. Yessss, j'en ai remonté quelque uns ! La BMW me passe dans un bruit de 2CV poussé au rupteur. Son proprio est droit comme un I, ne déhanche pas, mais putain, qu'est-ce qu'il envoie ! Je me couche sur la Black, j'enquille les intérieurs pour dégager les chicanes mobiles de ma trajectoire qui m'empêchent de rattraper la BMW-lièvre. Le moteur crache tout ce qu'il peut, mais je n'arrive pas à regagner du terrain !

Arrive le premier virage à 180° .Toutes les distances entres les motos se resserrent. La BMW écarte à nouveau sa trajectoire, et comme je lui colle à nouveau au cul, j'en profite pour lui faire l'intérieur en rasant les vibreurs. Sauf qu'en faisant ça, je suis à l'ouest complet en matière de trajectoire. Je me retrouve à gauche toute, en sortie de courbe alors que la piste tourne à gauche !

Merde merde merde ! Je suis debout sur les freins, la Black se redresse, je passe la première par inadvertance, bloque la roue AR qui se met (un peu) en travers, passe tout de même Jean Jaques, qui m'avait refait l'extérieur suite a mon erreur de traj' le rasqual, qui lutte avec sa street scotchée sur l'angle pour négocier le virage, me glisse derrière la BMW qui vient de me passer et négocie ce 180° comme une grosse merde, à 5 ou 10 km/h ! Ce n'est qu'en sortie de courbe que je comprends que je dois lâcher les freins si je veux repartir. La BMW a déjà bondi vers les chicanes.

Je pousse la moto au rupteur (en première, c'est pas bien difficile...), passe quelques vitesses à la volée.

Evidement, j'arrive trop vite pour négocier les chicanes ! Tant pis, j'ai un gros cœur aujourd'hui, je les franchis ! Je me mets sur les cale-pieds, plo-plo-plo-plom, je passe les bosses. Dans la foulée, je gratte 2-3 meules, regagne du terrain sur la BMW et toujours le street qui me suis et me refais à la moindre erreur de trajectoire.

Je lui colle au cul, même ! Je jette la Black dans le premier droit, ré-accélère, rejette la Black dans le 2e droit hyper serré, donne un coup de tatane tout en ré-accélérant comme un sourd. La black se relève, pile-poil pour que je la rejette dans le gauche sous le pont. YES ! J'ai passé la BMW !

Le mas du clos (suite)

Sauf que je suis trop rapide pour le prochain droit ! Arg. !!! Je fais un plis sur la selle en serrant les fesses, je saute sur le frein, la Black se redresse, je lâche le levier, la black et le street tombent dans le droit, passent la courbe comme un rien, je ré-accélère pendant que je traverse toute la piste vers le vibreur de gauche !

Je suis passé derrière Jean jacques qui m'a fait l'intérieur ! Et la Black est derrière va falloir y remédier sérieusement va pas se faire pourrir par Jean jacques non plus !
GERONIMOOOOOO !

Je rupte, ou presque, tous les rapports jusqu'au pif-paf en aveugle, je jette la moto dans les courbes, je peux pas pencher plus, la roue AR louvoie en permanence, j'accélère à fond en sortie de courbe, élargis la trajectoire et...BRRRRRRRRRR, la BMW me passe dans la ligne droite ! NANDADIEU ! Je suis à fond de 6, un œil au compteur : 180 malheureux km/h, 210, 230, putain, ça avance pas ! Merde, le grand droit en montée arrive !

Je saute sur les freins, tombe 2 vitesses, sors le pied et m'engage dans le virage, pendant que la BM élargit à nouveau sa trajectoire. Je me rapproche en tentant l'intérieur, le pilote de la BMW se penche par à-coups, Jean jacques reste à ma hauteur et ré-accélère alors que la piste descend à nouveau. « Mordel de berde (c) », je ne peux pas élargir davantage sans lui rentrer dedans a l'autre casque a pointe! Je le laisse passer et tente de le prendre en vitesse dans la descente. Peine perdue, la BMW est plus rapide !

Je négocie les 3 grandes courbes à 160. Pas le peine de freiner, ça passe comme papa dans maman ! Je double une chiée de motos, dont la Street Jaune, toujours raide et toujours au milieu de la piste ! La BMW est devant et peaufine sa trajectoire dans le 180° à droite. Je lui colle au cul, lui refait le coup de l'intérieur pousse toi de là mon gars, mais garde ma droite pour le prochain virage. Haha haha, je suis à nouveau devant !

Je tombe tous les rapports pour m'engager dans le 180 à gauche, je le négocie comme un King et ré-accélère comme un sourd en sortie de courbe pour m'élancer vers les chicanes ! Aller, salut la compagnie et bien le bonjour chez vous....

beuuuuuuuh fait le moteur... Beuh ? Comment ca beuh??? Y'a pas de beuh qui tienne...

Merde, je me suis planté en passant les vitesses ! Je sors de la courbe en 5e, avec rien dans le sac ! Je tricote comme je peux pour remonter tout mes rapports, la BMW et Le street en profitent pour me passer sans aucune difficulté et me mettent 30m dans la vue ! Je trouve enfin la 1ere ils sont déjà au virage à 135° ! AAAARRRRGGHHH !

Je pousse tous les traînes la bite qui tournicotent, j'enchaîne les virages comme jamais, la Black est au rupteur permanent sur tous les rapports jusqu'au pif paf aveugle ! Je regagne du terrain sur le street, jette la Black dans les 2 virages en descente ! Je ne suis jamais passé aussi vite en courbe ! La black survole la piste, je ne suis même pas sûr que les roues touchent encore le goudron !

Je vais me le faire je vais me le faire je vais...Le Street élargis sa trajectoire pour ne pas frotter et...BBBRRROOAAPP me mets 100m dans la ligne droite des stands !
Putain, j'en chialerais !

Je passe à peine les stands que l'autre là avec sa bécane de facteur négocie déjà le grand droit en montée... Je cherche même plus à prendre de la vitesse, je sais que je n'arriverai plus à le rattraper...Je passe le grand droit, commence la descente, sans conviction. Je pense à me sortir, ma vie n'a plus de sens, je suis seul au monde...

Une ancienne me fait alors l'extérieur et son conducteur me fait un doigt au passage !

De dieu, ça va pas se passer comme ça ! Aux grand maux les grands remèdes. Je monte 2 rapports, grand gaz et je lui colle au cul pendant qu'il négocie le 1er virage à gauche. Tu vas voir, mon cochon ! Faut pas me chercher !!!Je lui fais l'extérieur et lui montre mon majeur ganté de noir jusqu'au prochain virage! Non mais ! Y comment a m'amuser celui la et ses manières...Mais déjà, devant moi, le cul d'une sportive jaune, pots d'échappement sur le coté de la selle, m'appelle et me provoque...

Je profite du 180° à droite pour me rapprocher et je tente l'intérieur pousse toi de là. Le rasqual négocie la courbe de façon à ce que je n'y arrive pas.

« Scrogneugneu » me dis-je, je t'aurais au prochain virage (le 180° à gauche où je m'a gouré avec les vitesses) je le rattrape dans le virage, mais il me colle à nouveau un boulevard dans la montée vers les chicanes. Je lui colle au cul dans le premier 90° , change de traj' dans le 135° qui s'en suit, fait l'intérieur, ré-accélère à fond de 2 pour jeter la Black dans le 90° à droite sous le pont. AHAHAHAH, je suis passé !

Le foie jaune me rattrape dans le bout de droit avant le prochain 90° à droite, mais je ne cède pas la place, vu comment j'en ai trimé pour y arriver va falloir me passer dessus pour me doubler, maintenant l'intérieur et l'obligeant à élargir sa trajectoire.

Accélération, 2nd, 3e, 4e, 3e, je balance la Black dans le pif paf aveugle en descente, colle bien les vibreurs à gauche mais Jean jacques me dépose avant même les stands !

NANDADIEU, ça recommence ! Je lâche pas l'affaire, passe la 5e, puis la 6e. 180 malheureux km/h !

Le mas du clos (suite)

Je passe 2 rapports, négocie le virage en monté en n'arrivant pas réduire l'écart avec Le street, je me catapulte de la courbe pour entamer la descente. Le street met les voiles, mais je limite la casse, en battant mon record sur cette portion : 170 km/h au lieu des 160km/h habituels. Rien de tel qu'un bon stimulant pour ne pas toucher aux freins !

Je rattrape Jean Jacques dans la série de virages serrés, lui refait l'intérieur avant le pont, négocie le pif paf en descente comme un dieu et... je fais à nouveau rapter, ou presque, tous les rapports dans la ligne droite ! De dieu, j'avais te pourrir mon gars tu vas voir... La baston se continue pendant 3 tours encore, et toujours le même résultat : je taxe Le street dans les virages, il me dépose dans les enchaînements rapides !

C'est le dernier tour, le drapeau à damier s'agite dans les bras d'un gamin, je mets tout ce que je peux dans les derniers virages pour tenter d'agrandir l'écart que je peux faire dans les virages serrés. J'ai jamais penché autant, j'ai jamais rupté autant, j'ai jamais freiné aussi fort ! En sortie de pont, je suis à nouveau devant !

Dans la ligne droite avant le pif-paf, j'évite une chicane mobil... euh... une ancienne. Je ne suis plus dans ma trajectoire pour le pif-paf ! Je freine comme un sourd, parce que je suis trop rapide. La roue AR se bloque et se mets de travers, juste avant le virage ! AAAAAHHHHHHH, je vais m'y mettre ! Le coup du super-mot' en black ça vous marque un homme... Foix de Voxaniste...

Je lâche le frein AR, la roue revient dans l'axe, mais je suis encore trop rapide ! Je passe le pif à droite, tente de mettre la Black dans le paf, mais je vais trop vite. Je bloque à nouveau l'arrière qui se décale vers l'autre côté

MERDMERDMERDMERD, je vais me sortir ! Je regarde le gazon...

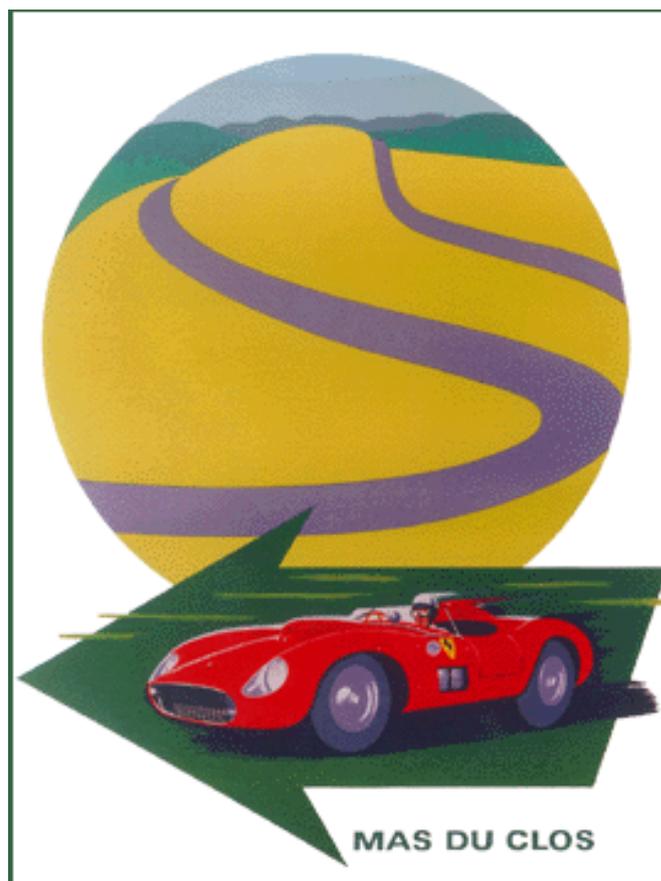
NON, REGARDE LA ROUTE ! hurlais-je dans le casque...

Je reprends une trajectoire, je lâche le frein AR, la roue est à nouveau libre mes intestins aussi et je serre les fesses pour ne rien laisser passer ! Je passe le paf à la ramasse et Jean jacques me passe devant. Mais cette fois, j'en ai rien à battre... Retour aux stands pépère. Y reste 50metres a faire ca serait gâcher que de se bourrer maintenant...

Le slip colle au cul, mais c'est juste la sueur... Le palpitant redescend à un rythme normal, le moteur aussi. Béquillage suivi de l'arrêt du moulin.... Jean jacques me rejoint, jovial : *j'ai cru que t'allais finir sur le gazon !!!* Je lui répond que je vais vomir et qu'on en rediscute après ok ?

Le reste est affreusement banal : la fatigue aidant une fois chacun dans son logis et les bécanes au garage, j'ai dormi comme un bébé en rêvant de trajectoires, de freinages d'anthologies et de moteurs au rupteur. Y a un gout de reviens-y, j'te le dis, moi !!!

Cyril DOUET



Cette nuit était de plomb. Seul le désespoir aurait pu s'y inviter. A ce moment là, au seuil de la maison, il manifestait des signes d'impatience. A l'intérieur, le silence était trompeur ; il ne signifiait aucunement une quelconque quiétude.

Dans la chambre mansardée, la lune diffusait une lueur blanchâtre qui éclairait le lit défait. Sous la couette froissée, le corps remuait, par saccades. Chris, avec des gestes brusques, essayait, en s'enfouissant un peu plus à l'abri de cette masse de tissu, de trouver un semblant de sommeil qui se refusait à lui. C'était peine perdue ; seules les pensées les plus sombres le pénétraient.

N'y tenant plus, il s'arracha du sommier de chêne qui répondit par un craquement, et quitta la chambre. Il erra comme une âme en peine dans les différentes pièces de la maison, avec des envies de cogner les murs et les meubles pour que cesse enfin ce flot d'idées noires qui transperçait son cerveau .

Il aurait voulu pouvoir s'arrêter de penser, ne serait-ce qu'un instant.

Pour tout réconfort, il y avait le claquement métallique, régulier, obsédant de la vieille comtoise héritée de ses grands parents.

Son esprit était au bord de l'implosion. Il devait quitter cet endroit.

Il pénétra dans le garage attendant et, tel un automate, revêtit son équipement de moto.

Il ouvrit la lourde porte en bois qui grinça sur ses gonds. Le silence du village était entrecoupé par les aboiements de chiens, au loin. Il leva la tête ; un nuage, épris de liberté, semblait glisser dans le ciel bleu nuit.

Il alla chercher sa moto au fond du garage et appuya sur le bouton du démarreur. Le moteur se réveilla dans un son caverneux . Il ajusta son casque, enfourcha sa monture, enclencha la première et s'éloigna de la maison.

Tout son corps était sous tension et il parcourut les premiers kilomètres sans plaisir particulier, sans vraiment avoir conscience de ce qu'il faisait. Il s'éloigna du village et enchaîna quelques virages. Une sourde angoisse l'étouffait et il leva sa visière malgré la fraîcheur nocturne ; l'air s'engouffra dans le casque.

Ses trajectoires étaient hésitantes, approximatives et il frôla à plusieurs reprises l'herbe humide sur les bas côtés.

Sa moto prit le relais, comme si elle sentait le désarroi de son pilote .

D'une impulsion sur le guidon ou sur un cale pieds, elle s'inscrivait en douceur dans les nombreux virages, le moteur reprenait en souplesse quand il omettait de rétrograder.

Ils arrivèrent dans une portion de route droite et, sans l'avoir prémédité, il ouvrit en grand la poignée des gaz. Le V-twin rugit, les chiffres du compteur de vitesse s'affolèrent. La route était déserte, les deux phares superposés faisaient tout leur possible pour le guider au mieux dans cette « ballade » qui ressemblait à une fuite. Il aborda la première courbe en coupant à peine les gaz, la moto se tassa sur ses suspensions en franchissant un petit pont.

Il roulait vite, bien trop vite sur ce ruban de goudron fripé, mais tout instinct de survie l'avait abandonné. Alors, il poursuivit son chemin à un rythme déraisonnable. Toute son attention se fixa sur ce moment , ses doigts enserraient le guidon avec fermeté et détermination, il s'était calé sur la selle, la pointe des bottes en équilibre sur les repose pieds.



Furtivement, il jetait un œil sur le compteur dont les trois chiffres essayaient de le rappeler à l'ordre, mais il faisait fi de ces avertissements.

La nuit était claire et il distinguait les contours du paysage, mais les obstacles semblaient lui sauter à la figure, en surgissant dans le pinceau des deux phares.

Il rôlait les talus, les arbres en bord de route, traversait des villages endormis où le son des deux pots sous la selle résonnaient contre les murs des maisons.

VX 10 Néfertiti (suite)

Il quitta la plaine. La route serpentait et s'engouffrait dans une forêt de sapins. Son horizon s'assombrit. A la sortie d'un virage serré, la roue arrière effleura une portion de goudron humide, le moteur s'emballa alors que la moto partait en travers ; il ne coupa pas les gaz, le regard déjà fixé dans l'épingle suivante. Son désespoir des dernières heures s'évanouissait dans la nature environnante, il devenait le prolongement de sa moto dont les deux cylindres chantaient une symphonie mécanique dans le silence de la montagne.

La route grimpa, à l'assaut d'un col. La fraîcheur fit place à un froid plus sec quand il quitta la forêt pour le plateau herbeux. Ses trajectoires devenaient de plus en plus précises, sa moto répondait à la moindre de ses sollicitations. L'harmonie entre eux était totale.

A aucun moment, il ne ressentit la peur, malgré la proximité des rochers, et du précipice. Même les dérives de la roue arrière n'avaient aucun effet calmant sur lui, elles semblaient au contraire l'encourager à continuer ce pilotage débridé.

Il arriva au col d'Aspin, laissa le moteur tourner au ralenti, puis tourna la clef de contact. Il avait besoin de silence après ce déluge de décibels. Il était étonnamment calme, comme si son angoisse avait peu à peu disparu au gré des accélérations, des rétrogradages violents, des freinages à la limite.

Il avait ouvert sa visière et une légère brise caressait son visage. Il apercevait ça et là, quelques maisons isolées accrochées au flanc de la montagne.

Il était encore rempli de cette heure de folie au cours de laquelle il avait largement franchi les limites du raisonnable. Il eut une pensée pour sa moto dont les deux gros cylindres lui renvoyaient une douce chaleur. Elle s'était faite complètement oublier ou plutôt avait accepté ce rythme endiablé.

Il n'avait pas envie de rallumer le moteur et il laissa glisser sa moto sur la pente. La lune brillait encore plus fort à cette altitude et c'est tous feux éteints qu'il entreprit les douze kilomètres de la descente sur Arreau, bercé par le bruissement de la chaîne. Il apercevait, au fond de la vallée, les lumières d'Arreau, et le pinceau des phares des voitures qui circulaient. Il se sentait libre, comme l'aigle qui survole son territoire.

Il arriva au terme de cette douce descente et ralluma le V-twin.

Il n'avait plus aucune énergie pour poursuivre cette folle randonnée à un rythme aussi effréné. Il se sentait apaisé. Il quitta la zone montagneuse et parcourut une vingtaine de kilomètres, visière entrouverte, longeant la rivière qui renvoyait, par instant, des reflets argentés.

A la sortie d'Hèches, il bifurqua vers la gauche.

La nuit devint totale lorsqu'il pénétra dans les bois touffus des Baronnie. Cette région sauvage qu'il n'avait parcourue que de jour prit une allure inquiétante. La double optique était là pour le rassurer, le guider dans cet entrelacement de routes étroites.

« Suis moi » semblait-elle lui dire. La présence du goudron paraissait presque incongrue dans ce coin de nature préservé.

Les rugissements précédents du V-twin avaient fait place au ronronnement d'un placide matou et il enchaîna les virages sur un filet de gaz. La moto, bloc compact, se dirigeait là où son regard le portait, avec docilité. Il se laissait emmener par sa monture, passait devant quelques fermes où seuls les chiens manifestaient leur présence.

Il quitta le piémont, retrouva le chemin de son village et s'arrêta devant sa maison.

Pour la première fois depuis des mois, il regarda avec bienveillance la vieille bâtisse en pierre. La souffrance et le chagrin qui s'y étaient introduits ne pourraient jamais s'effacer de son esprit mais, à cet instant précis, il osa imaginer qu'un avenir pouvait exister.

Il rentra sa monture dans le garage ; les cliquetis du moteur sonnaient comme des notes d'espérance.

Une ombre surgit, silencieuse. C'était le chat des voisins. Il l'attrapa délicatement et lui glissa à l'oreille : « Je crois que je vais revivre ».

Il sentit les vibrations de la boule de poils le traverser.

Il regarda sa moto une dernière fois en lui disant : « Bonne nuit, Néfertiti, et merci ».

Il sentait poindre les premiers signes annonciateurs de l'aube.

Il s'assit sur le perron, le regard tourné vers l'est dans l'attente de ce jour de renaissance.

Christian DOUSSAUD



Il était une fois...

Le gamin fixe son grand père avec de grands yeux admiratifs. Il tombe de sommeil, mais les histoires du papy sont si captivantes qu'il essaye toujours de résister jusqu'au dernier trait de lumière pour tenir jusqu'à la fin du conte:

« Fallait avoir une graine dans le cerveau tu vois, il faisait une température à tailler des glaçons. Je m'étais levé à six heures et demie... Bien trop tôt à mon goût, surtout pour aller sortir la moto!!! Il a fallu traverser ce foutu périphérique à slalomer entre les files interminables de voitures. J'étais à peine réveillé! Chaque fois qu'un automobiliste faisait un écart, je croyais que j'allais me le faire. Le calvaire du périmètre passé je prends un bout d'autoroute. Les copains m'avaient dit: « tu sors après Mennecey, vers Milly » tu parles ! Comme d'habitude, je me suis gourré et je me suis pointé grave à la bourre. Une dizaine de cinglés m'attendait en piétinant à côté de leur meule... Je me souviens plus si je les avait prévenus: Je suis toujours en retard... »

Le Vieux se masse le visage à deux mains. Lui aussi sent la fatigue arriver. Son petit fils lui tire la manche:

« tu t'es fait grondé? »
« Non, mais je crois bien me souvenir qu'on s'est foutu de... Qu'on s'est payé ma tête! »
« ils étaient méchants... »
« Mais non mon petit, c'était la bonne ambiance!.. »

Et le cours du récit reprends: Les séances d'autoroute à subir le froid et la vitesse limitée, le repas du midi chargé de rires et de bonnes calories, un télescopage sans gravité entre motos, puis les routes à virages... Ahhh les routes à virages!..

« ... je crois bien que si les virages n'existaient pas, on aurait jamais inventé la moto! Je me souviens d'un écervelé avec une Scrambler splendide chargée comme un mulet. Il envoyait comme un bourrin dans des courbes parsemées de gravier... Et plein angle le c... L'andouille!! Tu t'imagines, s'il avait glissé?.. esquinter une si belle moto !.. »

En dépit de l'engourdissement de ses paupières de plus en plus difficiles à maintenir en éveil, le petit laisse échapper un rire étouffé. Son grand-père ne sera décidément jamais raisonnable. Il reste encore un filet de vigilance pour attrapper quelques dernière bribes de l'aventure, il faut s'accrocher pour faire le plein de ces mémoires avant qu'elles ne se transforment en rêve.

« ... C'était beau fiston, toutes ces motos alignées devant l'auberge dans la nuit tombante. D'autant plus émouvant que je vivais quelque chose d'exceptionnel. On était rassemblés pour fêter les 8 ans du VCF. Huit années à dorloter l'histoire d'une moto bien de chez nous, huit années à en suivre la croissance, les événements, les difficultés... Comme on s'inquiète de l'évolution d'un enfant. T'imagines, un bébé entouré de plus d'une centaine de parrains: Des motards, des vrais! Des champions aussi, tout frais venus d'en découdre pour valoriser l'image de la marque en compétition! de la bonne humeur, du bruit, de la chaleur humaine ! ça avait de la gu... c'était magnifique!

Mais ce week-end là nous avait réservé une autre surprise et de taille celle là aussi: La présentation de la dernière née de la marque. Avec essai s'il-vous-plait !

Je te dis fiston, un week-end comme on en vit pas toutes les semaines... »

Les étoiles ont semé leur poudre de songes, les paroles du papy résonnent dans un monde entre le rêve et la réalité. Le petit s'endort, bercé par la voix devenue feutrée de son aïeul. Il entend encore quelques: « On était rassemblés au pied même de l'usine! de la matrice mon gars, de la fabrique de jouets fabuleux !.... L'Auvergne petit, c'est un paradis de motards, tu verrais ces routes tournicotantes à n'en plus finir...

Puis il a plus un tout petit peu, juste pour voir si les pneus tiennent bien sur le mouillé ... La deuxième soirée à été encore plus bouillante que la première...»

Le vieux berce ses souvenir, ses paroles ont entraîné son petit vers les mirages du sommeil. Il se lève délicatement, remonte le drap sur son protégé, frotte ses yeux émus par ces rappels de bons moments gravés à jamais. Il quitte la chambre en fermant doucement la porte et soupire en s'éloignant : « On a bien fait d'y croire... »

Emmanuel Luu-Van

LA BATTERIE

Une batterie moto ou auto c'est quoi ?

Un réservoir d'énergie qui peut la restituer sous la forme d'une forte puissance électrique pendant un bref moment pour pouvoir démarrer le moteur du véhicule (énergie = puissance multiplié par le temps). Ce type de batterie est appelée batterie de démarrage.

Ces caractéristiques :

La tension en Volt, exemple Voxan : 6 éléments de 2 Volts mis en série pour obtenir 12 Volts.

La capacité en Ampère Heure, exemple Voxan : 18 AH en théorie 0,9 A pendant 20 heures, en pratique plus on va demander de courant (Ampères) moins on aura de capacité. La capacité est par exemple de 18 AH à C/20 (donc $18 / 20 = 0,9$ A), à C/10 la capacité n'est plus que de 14 AH (suivant le type de batterie, qualité etc.), au démarrage le courant étant très important la capacité est faible.

Le courant de démarrage à froid (le CCA en anglais, Cold Cranking Amperage) en Ampères. C'est en fait la caractéristique la plus importante. On peut très bien avoir un fort courant de démarrage et une capacité moyenne et avoir une batterie avec une très bonne capacité, (AH) et un faible courant de démarrage. Malheureusement ce courant de démarrage n'est pas toujours indiqué (surtout en moto) et en plus mesuré suivant des normes différentes pour ne pas comparer facilement entre marques... !

Donc en conclusion ne vous fiez pas forcément à la capacité : une batterie de 17 AH peut très bien être meilleure pour le démarrage qu'une de 20 AH, surtout si le constructeur ne précise par la norme (C/20 ou C/10 par exemple, à quelle température ? Le froid peut faire perdre jusqu'à 50 % de son courant de démarrage etc.). Regardez plutôt le courant de démarrage que l'on voit souvent sur les batteries « auto ».

Les différents types de batteries « moto » :

La batterie classique

Elle a un électrolyte liquide (acide sulfurique dilué avec de l'eau).

Elle nécessite des compléments d'eau distillée (mais pas d'acide !) donc possède des bouchons et un bac translucide (blanc) où l'on peut voir le niveau.

Elle est économique suivant le type et le modèle.

La batterie de type AGM (Absorbe Glass Mat)

L'électrolyte est également liquide mais celui ci est contenu dans des buvards en fibre de verre qui permettent de comprimer les plaques entre elles.

Elles **permettent d'obtenir des intensités maximales identiques ou supérieures à celles des batteries de démarrage classiques (la raison en est que les ions circulent mieux dans ce type d'électrolyte).**

Elles sont étanches, peuvent donc se positionner à l'horizontale par exemple.

Elles sont plus résistantes mécaniquement (les plaques internes sont mieux tenues).

Elles sont sans entretien (pas d'eau à ajouter).

Elles ont une faible autodécharge (on peut les laisser plus longtemps sans les charger, un mois et plus mais il ne faut abuser !).

Leur coût est normalement supérieur, mais si elles sont fabriquées en grand nombre (type industriel, pas moto) le prix peut être équivalent voire inférieur.



La batterie (suite)

La charge :

La charge d'égalisation :

Elle permet d'égaliser la charge sur les 6 éléments internes. Il y a toujours un ou des éléments plus faibles que les autres, l'égalisation va permettre d'être certain que tous les éléments soient au niveau maxi. On surcharge donc la batterie mais pendant un temps limité, il ne faut pas non plus la détruire !

Cette tension d'égalisation est par exemple de 14,4 V à 25 ° C (suivant type et constructeur de la batterie)

La charge de floating (de maintien) :

Elle permet de maintenir la batterie à un niveau de tension qui empêche la dégradation chimique des éléments (la sulfatation). Cette dégradation lente ne va pas nécessairement diminuer la capacité (AH) mais va diminuer le courant de démarrage ce qui est évidemment très gênant (surtout la roue libre qui n'aime pas les démarrages laborieux).

Cette tension de floating est par exemple de 13,7 V à 25 ° C (suivant type et constructeur de la batterie, c'est parfois indiqué sur le bac comme les Fulmen ou Tudor)

La charge sur une moto :

C'est très limite, pas d'égalisation ni de floating, régulation de tension peu précise (éloignement du régulateur, chute de tension dans les fils et connexions), pas de correction de température, courant de charge pulsé néfaste à la batterie (le courant est alternatif en sortie d'alternateur et redressé mais pas filtré par des condensateurs comme sur les chargeurs industriels, la tension est elle bien filtrée par la batterie mais ce n'est normalement pas son rôle !).

Dans ces conditions on comprend qu'à l'arrêt une recharge permanente par un chargeur « intelligent » de type Optimate 4 qui gère l'égalisation, teste la décharge à la suite de l'égalisation, se met en floating pour conserver la batterie en bon état et longtemps, soit un gros avantage pour conserver sa batterie le plus longtemps possible et aussi sa roue libre !

Attention quand même le test de l'Optimate ne garantit pas d'une bonne puissance de démarrage, ma première batterie Fulmen de 1999 fait toujours 13 V chargée, est bonne au test de l'Optimate mais n'est plus capable de démarrer le moteur du Roadster.

L'intensité au démarrage est de **150 à 200 Ampères sur la première compression à froid, puissance environ 1500 W, donc beaucoup plus que ce qu'il faut pour le phare, l'injection etc.**

Il faut donc une batterie en parfait état.

Remarques :

Si problème de démarrage on peut mettre en parallèle une « grosse » batterie de voiture, il n'y a aucun problème. Attention aux risques de court-circuit lors du branchement !

On peut aussi garder sa batterie branchée sur la moto et la charger (un chargeur type Optimate est fait pour ça). L'électronique est protégée et un chargeur récent ne monte pas en tension sauf cas exceptionnel (batterie totalement sulfatée mais je ne vois pas pourquoi elle serait encore sur la moto après plusieurs années à l'abandon).

Rappel du Forum Technique :

ATTENTION avant de changer la batterie TOUJOURS vérifier le circuit de charge, il peut y avoir un fil d'alternateur de coupé et en fait la batterie est juste déchargée !

D'origine les premières Voxan étaient équipées de batterie industrielle Fulmen type AGM : SHC118 17,5 Ah L : 181mm, l: 76mm, H: 167mm (idem BMW R1100/1150) de très bonne qualité (presque 10 ans pour certaines !).

Il faut privilégier ce type de batterie AGM (NP1812 ou SHC118, NH1218) car elles ont une puissance de démarrage supérieure, une faible auto-décharge, et résistent mieux à la chaleur (derrière l'échappement et la bache à huile) jusqu'à 40° c voire 50° C. Leur durée de vie est bien meilleure et leur prix raisonnable.

Il existe les batteries industrielles comme les Saphir 150 de 18 Ah

La marque Steco est de nouveau présente et commercialise les batteries Saphir :

<http://www.steco-batteries.fr/index.php>

La batterie (suite)

Où en trouver:

[Batteries service.](#)

[En région parisienne :](#)

[La Française de Batterie](#)

[23 avenue Jean-Baptiste Clément à Clamart \(01.46.42.02.35\)](#)

[15 avenue du Gal Leclerc à Pierrelaye \(01.34.30.07.31\)](#)

[Autres références de batteries industrielles \(ou de démarrage\):](#)

[Odyssey Hawker PC680 \(USA\) probablement la meilleure. CCA \(courant de démarrage moteur froid à -17° C\) de 220A, 680 A pendant 5 sec, I court circuit de 1800A \(environ le double des autres !?\)](#)

[FIAMM FGH21803](#)

[HAWKER Genesis G16EP](#)

Sonnenschein Dryfit A500 A512/16 G5 (200A maxi, Icc 512A,)

Vision CP12170

CSB GP12170 (230A I_{max})

B&B BP17-12

GS Pontalac PE12V15 (CCA 247A, apexbattery.com)

UB 12180 (made in china) (batterywholesale.com)

Yuasa NP17-12

Panasonic LC-DX1217P

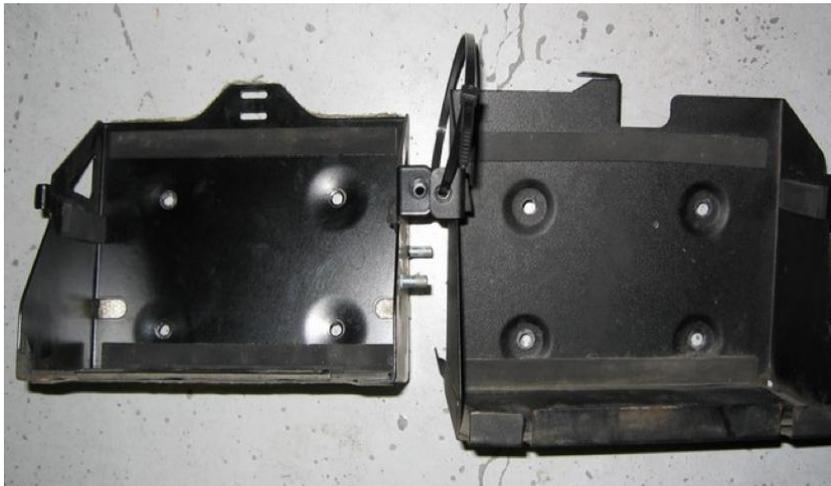
Powersonic PS-12180NB

Ces batteries sont prévues pour des alimentations industrielles comme la Saphir 150 et devraient convenir, mais elles ne sont pas des batteries de démarrage du niveau de l'Odyssey mais les prix sont en général bien inférieurs.
lien :

Pour les **Road Limited (tous ?)** on a la possibilité de monter une batterie plus haute comme la TD 19, c'est mieux.

Pour les modèles récents, ex un Café Racer, ils sont équipés avec un autre type de batterie YTX20LBS, L:175 l:85 H:156mm (idem Goldwing 1800, et Harley : moins cher et AGM) il peut être intéressant à mon avis en fonction du prix et de la disponibilité des batteries de changer ou modifier le bac pour mettre une batterie plus haute comme la SAPHIR150 etc.

Comparaison des supports, l'ancien (à droite) est 10mm plus bas (si c'est un peu plus c'est mieux pour mettre la batterie) et il y a 2 fentes pour mettre un collier Rilsan alors que l'ancien avait un support de connecteur (?) inutile maintenant. Je l'ai replié à plat pour ne pas gêner. Il y a aussi un rebord pour mettre le cache (passage de roue) sur l'ancien.



Nouvelle batterie type GEL SAPHIR, c'est les cosses qui sont difficiles à remettre car les trous des bornes de la batterie sont 10mm plus bas que le niveau supérieur. Pour la rentrer complètement il a fallu faire levier avec un grand tournevis pour soulever un peu le réservoir, quelques millimètres de plus et ça passerait sans difficulté mais il ne faut pas que ça gêne en bas (c'est peut-être les déplacements du bras oscillant qui limite l'implantation plus basse du bac ?)

Michel