

- Janvier 2019 – N°78

1 – Le mot du Président

Patrice Brunet

« On n'a pas tous les jours 20 ans ! »

Et justement en 2019 nous fêterons les 20 ans de la commercialisation des Voxan, débutée avec le Roadster.

A cette occasion le bureau vous présente ses meilleurs vœux de bonheur, que l'on garde notre jeunesse le plus longtemps possible et que l'on fasse rouler nos machines sans limite. De toute façon, les légendes ne meurent jamais !

Les occasions ne vont pas manquer cette année avec en particulier :

- Youngtimer le 13 Avril sur l'anneau de Monthéry
- Iron-Motors (ex Iron-Bikers) sur le circuit Carole le week-end des **4 et 5 Mai** (sujet dédié) et <https://forum.voxanclubdefrance.com/viewtopic.php?f=5&t=20396>
- Coupes Moto-Légendes à Dijon le week-end des **1 et 2 Juin** avec demande d'un stand « significatif » avec espace couvert et la possibilité d'une parade (plus d'informations ultérieurement).
=> Manifestez-vous sur les post dédiés qui seront publiés sur le forum et/ou par mail à bureau@voxanclubdefrance.com pour nous informer de vos participations.
- Mais aussi l'AG dans le Sud-Ouest le week-end de Pentecôte
- L'anniversaire à La Bourboule les 12 et 13 Octobre
- Mais aussi une / des tentatives de TwinFurious dans la Coupe Sportwin (info à venir)
- Et une Voxan Up side Down ! comprendre chez les Kiwi ! (en page 9)

Et surtout, pensez à vous réinscrire rapidement pour que nous puissions communiquer fin Janvier vos coordonnées à MOTOVOX pour les mailing et 15% de remise.

<https://www.voxanclubdefrance.com/wp-content/uploads/2018/10/bulletin-adhesion-2019.pdf>

Dernière minute :

Le VCF est invité à partager les journées piste au Bourbonnais organisées par Morgan Govignon (une Voxan chez les Kiwis) : Ne pas trainer pour les inscriptions et lui passer un coup de fil au 06 71 76 42 81 pour savoir s'il y a encore de la place.

Samedi 15 Juin 2019, circuit du Bourbonnais : 90€

<http://motoclubfleurdelys.e-monsite.com/medias/files/formulaire-inscription-piste-bourbonnais-2019-mcfdl-01.pdf>

Samedi 14 Septembre 2019, circuit du Bourbonnais : 90€

<http://motoclubfleurdelys.e-monsite.com/medias/files/formulaire-inscription-piste-bourbonnais-14-09-2019-mcfdl-01.pdf>

Le VCF, pour les 20ans de la commercialisation des premiers modèles Voxan, souhaite, en partenariat avec Nicolas Sonina, inscrire 35 à 40 Voxan au roulage de l'Iron-Motors 2019. Une session complète de 5 roulages réservés uniquement aux Voxan, chacun à son rythme.

Le tarif est de 150 euros pour le week-end. L'inscription est individuelle. Vous devez lors de votre inscription ajouter avec votre nom VOXAN. Le club a besoin de connaître les adhérents présents. Pour cela, merci de nous renvoyer rapidement votre confirmation d'inscription afin que nous puissions bloquer une session complète « Voxan ». Nous savons que cela a un coup mais cette journée remplacera la journée piste.

Le club plantera le barnum (présence de la boutique) pour tous les visiteurs, avec expo de moto (si possible un exemplaire de chaque modèle) / et objet de décoration.

Nous sommes preneurs de toutes participations et suggestions.

- L'adresse du site IRON-MOTORS : <http://www.ironmotors.fr/>

- L'adresse mail du Club : bureau@voxanclubdefrance.com,

- Le site du forum du Club: <https://forum.voxanclubdefrance.com/viewtopic.php?f=5&t=20396>

Attention il nous faut impérativement 35 à 40 motos!

Iron Motors, c'est un mélange unique de motos anciennes, de collections, de compétition, de répliques et Café-Racer, soit plus de 350 machines sur la piste durant tout le week-end. C'est aussi et surtout une ambiance unique et conviviale, sentant bon la passion et l'authenticité !

Une bourse d'échanges est installée à l'entrée du circuit. Une animation musicale décoiffante est prévue, du rock bien sûr ! Quant à la restauration sur place, elle sera assurée par une sélection drastique de Food trucks de qualité...

Iron Motors n'est pas une compétition mais entre dans le cadre des démonstrations. Il n'est donc pas nécessaire d'être licencié à la FFM pour participer. En revanche, il est obligatoire de souscrire à l'assurance complémentaire proposée par l'organisation, coût selon les garanties choisies (plus d'informations dans le règlement).

Iron Motors est organisé pour permettre aux amateurs de motos de tourisme et de course des plus anciennes jusqu'à 1981 de rouler sur le circuit Carole. Mais nous ne sommes pas sectaires et tous ceux qui ont une « moto de caractère » sont les bienvenues, comme les Café Racer, les Répliques où les motos d'exception.

Pour que tout le monde roule dans des conditions agréables et de sécurité, nous comptons respecter les règles en vigueur sur le circuit. C'est à dire pas plus de 40 pilotes sur la piste. Ce seront des sessions de roulage de vingt minutes, ce qui nous permettra de composer 9 groupes et chaque groupe pourra rouler sur la piste 5 fois dans le week-end. Chaque participant pourra donc rouler 5 fois vingt minutes.

Les groupes de 40 participants seront établis par « affinités », c'est une des particularités d'Iron Motors. Ce qui veut dire que des moto-clubs peuvent prendre un groupe et réserver ainsi les 40 places à leurs adhérents. Ce qui permettra d'avoir certains groupes par marque de machines et de rouler entre potes.

Le nombre de participants étant limité à 360, il ne faut donc pas trop perdre de temps pour s'inscrire.

Le coût de l'inscription pour une moto est de 150 euros

Lien inscription :

Contact : KMB23 en mp sur le forum / 0637390734 / kmb23@voxanclubdefrance.com

On ne peut pas dire que c'était la première fois, vu que nombreux sont les adhérents qui ont découvert le club en novembre 2001 juste après la manifestation à Issoire lors de ce salon moto légendes de 2001 ou nous étions invités et superbement installés. Mais je vous parle d'un monde que les moins de vingt ans

Donc en novembre 2018 c'était le retour au Parc Floral comme club à part entière et non plus pour manifester notre refus de la mort annoncée de notre chère marque Voxan et la recherche de toute solution alternative.

Comme à chaque fois que nous remplaçons au pied levé un club qui se désiste nous n'avons pas vraiment le choix de l'emplacement ni de la surface, mais encore une fois nous avons été gâté avec un emplacement dans la grande halle avec tous les clubs et donc du passage et pour nous de l'occupation pour les moments où nous nous absentions du stand.

Sur le stand, deux machines, un roadster et un CaféRacer pour rester dans l'ambiance des 20 ans (grand merci à Patrick et Agnès).

Beaucoup de passionnés sont venus discuter avec nous et le changement le plus notable dans le discours a été le passage de « et pour les pièces vous faites comment » à « et pour trouver une occasion, on fait comment » ! preuve que l'attrait / l'amour pour ces machines est bien présent dans le monde motard et des passionnés.



Pour moi, c'était assez étrange de revenir 17 ans plus tard, 17 ans de passés où l'aventure du VCF avait véritablement pris à Moto Salon. C'était moins d'un mois après la première manifestation à Issoire ; l'organisation nous avait offert une place pour que nous puissions exposer toute la gamme et continuer notre démarche de soutien ; un beau stand, avec ce qui allait être notre fil conducteur : l'accueil, la convivialité, la bonne humeur, l'esprit Joe-Bar-Team mais aussi le sérieux de notre aventure.

Alors que reste-il après toutes ces années ? Beaucoup de cheveux blancs, lorsqu'il en reste... Mais surtout le plaisir de revoir tout ce monde, ces pilotes, ces journalistes, ces amis des autres clubs qui viennent avec le sourire bavarder, partager une anecdote ou un souvenir, boire un verre ou un morceau de fromage.

Et tous « ces petits » qui rêvaient de VOXAN mais qui étaient encore trop jeunes, qui découvrent que nos motos sont toujours belles, indémodables, attirantes.

L'âme VOXAN n'est pas prête de disparaître...

Bourbonnais 2017, grande messe de la Voxanie annuelle, en marge des AGs et anniversaires. Voxanistes et sympathisants se retrouvent pour envoyer un peu de bois, plus vert que vermoûlu, sur cette jolie petite piste des environs de Moulins.

Comme d'habitude nous ne sommes pas très nombreux en catégorie « Pilote », voir même d'une rareté proche de l'extinction. A chacun ses bonnes raisons, pour Pat91 qui se sacrifie en faisant l'entrée piste, c'est le patron qui a dit stop à la suite de ses précédentes chutes au Vigeant. Pour Polo, personne pour garder les enfants. Pour Picsou, la chute de l'année dernière, lui a rappelé qu'il est difficile d'être à la fois organisateur et pilote. Il se consacre totalement cette année à notre bon plaisir : merci !



Pas de bus, donc pas de Marcus, pas de Bondu, donc pas de sortie de virage dans la terre, pas de Lolo des Tontons Chicaneurs, donc même pas une Kawa...d'années en années tout le monde va à la piscine et se met à l'aquaponey. Heureusement que Maxence a rameuté ses potes. Reste en résistants, la jeune garde avec Kevin et le CR de Paddy, Pantah et son CR orange, le vaillant Tony truand avec sa rutilante Aprilia mais aussi Tripou sur sa magnifique Black à freinage Béringer et également Nico CR 74 sur une KTM RC8R.

Pour moi c'est le roulage de l'année, le seul de toute la planète motarde où on peut s'envoyer 14 séries de 20 minutes avec le repas compris pour à peine 100€ avec les conseils de pilotes chevronnés et pas une once de prise de tête. Qui dit mieux ?

Pas trop de roulages depuis la course de 2011, deux, trois par an à peine : d'autres priorités, une maison, des enfants, la passion à l'épreuve du réel. Alors là, je profite : des copains, un circuit, et même deux motos, c'est la fête ! J'ai pris mon CR Cazeaux reconstitué à partir d'une épave en 2013 sur lequel j'ai greffé l'ancien habillage de la 33 de 2011,



Mais j'ai aussi et surtout celle que j'appelle la Black burn, une vraie moto de club, une moto collaborative, une moto de potes, la vraie moto de 2011 dont le moteur a été refait par maître horloger Manu. Cette moto appartient maintenant à Pat, Picsou, Polo, Torpen et moi. J'y ai greffé un habillage de Black Magic. Polo a rodé amoureusement le moteur en le montant sur son CR gris. Le puzzle étant réassemblé, il n'y a plus qu'à valider le tout

sur la piste. Je suis le seul disponible pour rouler sur la bête, alors roule, roule et roule, on va voir ce qu'il a dans le ventre notre petit proto !

Du bonheur ! Ça roule, et aussi ça discute et même plutôt bien avec le Tripou que je retrouve avec plaisir après les Iron Bikers de 2016. Le bonhomme a un sacré coup de guidon et pour cause, il a déjà fait un peu de promo découverte avec une Dayto 675 Triumph.

Depuis, son cœur auvergnat s'est retrouvé dans sa passion motarde au guidon d'une Voxan. Cette petite journée est en train de le convaincre de la capacité de nos brêlons à s'égayer sur piste.

Nico se greffe à la conversation et y greffe les accents chantants de son Périgord natal. Je le connais aussi pour avoir croisé le fer avec lui et son ancien 848 sur la piste du Vigeant. En plus de son expérience des roulages, il a une expérience de l'endurance en tant que mécano pour des potes.

De mon côté, la flamme de la course a été un peu soufflée par la tempête de 2011 mais la passion peut toujours raviver les braises pour peu que le projet soit solide. Plus envie de voir repartir un pote en ambulance dès les essais. Au fil des ronds, au fil des séries, j'évite les freinages de crapule, les dépassements osés et autres vilainies pistardes pour ne voir que l'évidence : « sacré niveau les gars ! On ne serait pas ridicule sur une Vox au milieu des Ducat's dans une Endurance du DCF. » Ça y est comme tout vrai motard j'ai jeté mon pavé dans la marre : « ça ne vous brancherait pas une petite endurance en 2018 ? »

Les pupilles de mes deux compères se dilatent, les zygomatiques se figent, la flamme est rallumée : « pas con l'ami ! Ça vaut le coup d'y réfléchir »

Pas d'inscription avant janvier 2018, ça nous fait 9 mois de réflexion pour donner naissance à un vrai projet.

L'été 2017 passe, puis l'automne arrive avec l'AG du VCF. Picsou nous annonce qu'il n'y aura plus de Journée piste au Bourbonnais en 2018 : trop cher pour le club, pas assez de participants.



Donc pas de Voxan sur la piste cette année. Dans le même temps, toujours aucune velléité de la part de mes camarades Pat, Polo, Picsou, Torpen de faire rouler la Black. Le proto prend gentiment la poussière comme de trop nombreuses Voxans dont les tarifs s'envolent sur LBC. Nos belles machines vont-elles basculer du côté des motos de collection, tout juste bonnes à s'exposer dans des salons où seule vibre la nostalgie à défaut des cylindres ou, au mieux, à rouloter dans des démonstrations lucratives. La marque est morte, certes, mais les motos sont toujours là. Sont-elles si vieilles, si obsolètes ? Faut-il donner raison aux fossoyeurs de la marque en les rangeant dans le grenier des beaux ratés français ? Ou avons-nous simplement vieillis ?



Pourtant une moto ça doit rouler, vibrer, pencher, quitte à tomber en panne ou par terre. Une moto ce n'est pas la fragile représentation idolâtre de notre jeunesse, c'est un objet mécanique bien concret destiné à envoyer du pâté sur route ou sur piste. On la respecte comme on se respecte soi-même : elle ira au grès des désirs de son pilote, de ses réussites, de ses erreurs. Comme lui, elle se relèvera comme il saura se relever.

Aller, c'est parti ! Ni elle, ni moi ne sont bons pour le musée. Je commande mon tee-shirt les Djeun's et je reprends le téléphone : « Alors ! Les gars ! Toujours partants ? »

« Yes man ! Chauds ! »

Certains se diront à quoi bon aller dépenser un argent fou pour aller massacrer ces belles motos sur la piste :

Pourtant, à l'heure où la communauté motarde rend hommage au défunt Alain Chevallier, c'est oublier un peu vite qui était ce grand personnage de la moto française, fondateur et père du projet technique Voxan. Le frère d'un grand pilote trop tôt disparu. Un homme de la compétition, chef mécano reconnu dans tous les paddocks du Continental Circus.



Les Voxans ont été construites pour la route par un sorcier du chassis de GP et peuvent donc se révéler d'excellentes motos de piste, même, aux mains de pilotes amateurs.

Notre engagement sera aussi notre modeste façon à nous de rendre hommage à « Cheval » avec ses motos bien vivantes, rugissantes, dignes et fières au milieu des Ducat's. Ni une, ni deux, nous décidons de nous inscrire sous le nom « Les Chevals ». Les connaisseurs reconnaîtront le clin d'œil, les autres nous donneront des cours de français.

Peu importe, le flacon, pourvu qu'on ait l'ivresse. A quoi bon vivre sa passion par procuration ? Regarder les GP à la télé, c'est cool. Ou, mieux, se déplacer aux 24 heures et vibrer au rythme des relais, c'est beau. Chacun sa place, chacun son niveau me direz-vous. Les gens du DCF ont peut-être plein de défauts, mais au moins ils résistent à cette logique. Ils résistent à la course à l'armement au profit des machines de caractère. Ils résistent au professionnalisme qui augmente les coûts et exclu les pures(pauvres) amateurs. Ils proposent à nous autres les poireaux de vivre pour de vrai le grand frisson de l'endurance, de la vitesse (ou les deux) sur un grand week-end festif fait d'anciennes et de nouvelles, rutilantes ou cradingues. Fait de nos motos, préparées avec nos petites mains, celles de la famille, des potes, à l'arrache ou patiemment mais surtout passionnément. Alors, certes, les japonaises sont ostracisées, mais c'est le privilège d'un club qui se bouge, le privilège des bénévoles qui donnent de leur temps, le privilège de la liberté de penser, faire et donner à nous autres les petits, gros ou maigres, jeunes ou vieux pilotes d'un jour.



Dans cet esprit, c'est donc avec une bienveillance renouvelée que notre candidature est validée par les instances du DCF. Ils nous autorisent même à courir à trois motos contrairement à ce que stipule le règlement. Un grand merci à eux !

Tripou qui avait aussi un CR Cazeaux vient de finaliser la préparation moteur de ce dernier et le CR (Cazeaux lui aussi) de Nico sort de chez Manu avec une culasse préparée et une cartographie optimisée par Antibes Engineering. De mon côté, histoire de prendre une revanche sur 2011, les potes sont ok pour que je roule avec notre proto.

Roulez jeunesse !

Premier souci tranquille : l'administratif. Il nous faut une licence FFM NCB pour courir. Mais le VCF n'est pas affilié à la fédération. Et pour cause : cette affiliation coute plus de 1500€ par an. Aucun intérêt pour un club qui ne compte qu'une poignée de pistards. Passer directement par le Ducati Club de France, c'est le plus simple mais pas le plus sympa.



En effet, en 1999, avec mon pote Lolo et une paire d'autres nous avons fondé un moto-club du nom des [Tontons Chicaneurs](#). Je n'y suis plus très actif mais le club a pris de l'importance notamment dans le cadre de l'activité piste. Il est donc affilié à la FFM. J'y prendrai logiquement ma licence.

Sympathiquement, mes associés en font de même. On décide donc de se voir début janvier pendant l'AG des Tontons afin de présenter notre projet et surtout, de se voir.

Car, deuxième souci, nous ne sommes pas voisins. Tripou demeure en Vexanie profonde, Nico en Dordogne arborée et moi-même aux confins de l'Essonne champêtre. Il va falloir se coordonner.

Début Janvier, Tripou débarque à la maison mais Nico n'a pas pu se libérer. Il fait la connaissance des Tontons et y navigue tout de suite comme un poisson dans l'eau. Nous présentons notre petit projet : faire courir 3 Vexans lors des 300 miles du Vigeant organisés par le Ducati Club de France le 6-7 et 8 juillet 2018 prochains.



Coup de chance, nous sommes les seuls cette année à envisager une course. Nous pouvons donc compter sur l'appui logistique des Tontons : la tonnelle de 3X6m, le derrick, le panneautage. Pour l'appui humain, ça se bouscule moins du fait de dates qui correspondent aux vacances familiales de beaucoup. Et puis chez les Tontons on n'est pas forcément fan des twins européens qui sont les seuls autorisés à rouler sur cette course. Habités aux organisations très pros de l'équipe (regrettée) d'O3Z beaucoup considèrent avec méfiance l'organisation très associative du DCF. Néanmoins mon vieux pote Fanfan, avec qui j'ai déjà fait trois Endurances à la française, en [2006](#) (en Ducati 750ss), en [2008](#) (en Ducati 748) et en [2009](#) (en Kawa) se porte candidat pour l'assistance.

Car, l'assistance, c'est le troisième souci. Du fait de notre éloignement géographique nous avons choisi de rouler chacun avec notre moto. Logiquement, si chacun se débrouille bien de son côté, les motos devraient être prêtes pour la course. Pendant la course, plus de problème de ravitaillement, changement de pneu ou

de plaquettes, puisque chaque moto devrait rouler approximativement 1h20 (4h de course pour 300 miles). Donc, sur le papier rien de compliqué. Il suffit juste de trouver au pire une personne pour le panneautage et nous ferons les pompiers nous-même.

C'est que sur ce sujet, l'aspect financier nous préoccupe beaucoup. J'ai mis deux ans à me remettre financièrement de la course de [2011](#) et je ne veux pas mettre la famille en danger à nouveau. En effet, il est de bon ton lorsque l'on invite des amis à nous assister sur une course de payer l'ensemble de leurs frais. Dans beaucoup de clubs, c'est là que passe l'essentiel de l'argent des éventuels partenaires. Pour nous, petits pilotes amateurs, sans carte de visite, il n'y a pas de partenaire envisageable. Si, bien sûr, le VCF, mais difficile de rester concentrés sur la course s'il faut gérer l'accueil des sympathisants. Il faudrait en faire un vrai rendez-vous du club avec toute l'organisation et l'intendance que cela implique. Pour nous, les pilotes ça veut dire beaucoup de pression pour être à la hauteur de la générosité que l'on sait grande au sein du club. Je me souviens de 2011 et de la chaîne de solidarité fabuleuse qui s'était mise en place, suite, à nos ennuis mécaniques avant la course.



Pat avait voulu se montrer à la hauteur de cet élan sur la piste jusqu'au sacrifice...

Pourquoi pas, oui, mais pas cette année. Pour Tripou et Nico c'est une première, ils veulent donc se la jouer tranquille en toute indépendance et avec la structure la plus réduite possible. J'ai quand même essayé de reconstituer l'équipe de 2011 mais seuls Pat et Olive sont disponibles sur ces dates.

C'est déjà super, merci les gars !

On espère plutôt motiver nos femmes (celles des Tontons sur les photos ne sont pas disponibles), mais la perspective de nous faire à manger, de nous masser le dos, de garder les enfants tout le week-end, n'enthousiasme pas leur caractère naturellement...moderne. C'est le début des vacances scolaires, elles ont d'autres projets pour la famille. Elles nous aiment...mais quand même.



Donc nous décidons de rester discrets et de nous concentrer sur la préparation des motos et aussi des pilotes.

Pour ces derniers, nous essayons avec Tripou de nous faire un petit [calendrier de roulages](#) en essayant, évidemment, de cibler le circuit du

Vigeant en priorité, tout en roulant autant que possible avec les motos de la course.

D'abord, un petit roulage de reprise dans nos coins fin mars début avril (Issoire pour Tripou, Alés pour Nico, Carole pour moi). On doit se retrouver ensemble pour un premier roulage au Vigeant le 28/29 avril avec les Tontons. Puis rouler le 19/20 mai ensemble, au Vigeant encore. Le 7 juin stage de pilotage au même endroit pour Tripou et Nico suivi d'une journée d'application le 8 juin. Puis le 25 juin dernier roulage de validation des motos toujours et encore au Vigeant.

Sur le papier on est au top.

Oui mais ...dans la vraie vie tout ne tourne pas autour de notre petit projet. Il y a le boulot, la maison, la famille, les aléas divers et parfois avariés...

Troy Bayliss, triple champion du monde Superbike, vénéré des ducatisistes, avait une devise lors de ses longues années de pilote indépendant : « la Perfection de la Préparation Préviens les Pauvres Performances ». Saurons-nous appliquer la règle des 5 « P » ?

C'est une idée bizarre, farfelue. L'hiver dernier, je discutais projets, trous à reboucher et TT avec mon grand pote quand la question est tombée sur le plancher:

Dis Momo, tu crois qu'une Voxan ça peut rouler la tête en bas ? Sentant l'idée qui avait déjà bien germée dans sa tête et voulant l'aider, j'étais prêt à sortir ma cale et mes bouquins de sciences physiques... Mais mon pote, la réponse, il l'avait déjà : « *Beubeubeu, c'est l'expérience qui nous le dira !* », ce qui me permis de le gratifier d'un « *Enfoiré, tu vas encore faire une course dont je rêve avant moi !* ».



Car pour les pilotes de courses sur route, il n'y a pas beaucoup de solutions pour répondre à cette question et pratiquer l'expérience. Un centre de test, le Cemetery Circuit, se trouve cependant au sud de l'île du nord en Nouvelle-Zélande (située au nord du pôle sud, et séparée de 17700 km de l'ancienne Zeeland, pour les profs d'histoire-géo qui nous lisent). Dans la ville de Wanganui, pour être précis. Il ouvre chaque année ses portes le 26 décembre pour être le théâtre d'une des rares courses sur route de l'hémisphère sud.



Et puis... Et puis mon pote est parti. Comme ça, en plein mois d'Aout. Il me n'a rien dit, mais je crois qu'il a dû trouver ce jour-là le soleil vachement beau, et a dû décider d'aller voir tout prêt s'il pouvait lui faire des boujoux...

En attendant qu'il me raconte cette nouvelle aventure, je suis resté comme un con avec cette question... *Une Voxan peut-elle vraiment rouler la tête en bas ?* Et c'est comme ça que, pour le jour lointain où l'on se retrouvera, je me suis dit qu'il serait sympa de pouvoir lui raconter le système de mise en pression gravitationnelle des liquides, la combinaison anti-reversement, les pneus spéciaux en gomme de pattes de mouche (c'est scientifique, la preuve, elles marchent au plafond !!), bref, toutes les transfos qu'il est certainement nécessaire de faire sur un V72 français pour que l'expérience soit couronnée de succès.

Suzuki Series Round 3: 26 December 2019 CEMETERY CIRCUIT

Cemetery Circuit is a temporary motorcycle street racetrack in downtown Wanganui, New Zealand.

It was named because the track goes through the old town cemetery. The daylong meeting is traditionally held on Boxing Day (26 December) each year and has been running since 1951.

Of international fame, this event captures the hearts and minds of motorcycle enthusiasts everywhere! From Formula 1 to side cars, international and national legends, this street circuit is 1.6 km (one mile) long with eight corners, a railway crossing, an over-bridge and blind S's through and around the old Whanganui cemetery. This is Whanganui's top one day event and if you have just a sniff of petrolhead in you, you won't want to miss this!

'What else would you do on Boxing Day!'

N'ayant ni ressource, ni Voxan, ni assez de mouches pour commencer un début de départ, j'ai été très rapidement rejoint par une équipe de chercheur, recrutée grâce au réseau motophonique :

Le Docteur Maxence Sonilhac, spécialiste du Tripate, crashtesteur de la perle d'Issoire en son temps et vice-champion d'Auvergne d'épluchage de Kiwi, fut le premier à mettre la main à la patte. De mouche. Qu'il n'encule jamais cependant, même au nom de la science...

S'en suivi le Professeur Arnould, PDG emblématique de la joint-venture Manu Meca Motos, venu apporter son savoir... Et sa Voxan. Et t'ention les yeux, pas n'importe laquelle, puisqu'il s'agit d'un Protal, un beau, un des deux construits pour conquérir le monde, avec des pièces qui font pas rire du tout.



Bon, son dernier démarrage ayant eu lieu en -10 avant la limitation à 80, il y a un peu de boulot, mais le Professeur n'est pas inquiet. D'autant qu'il devrait être épaulé pour la robe et la mise en beauté par le garage Salmer, un pote à lui, « t'inquiète il nous suit ! ». Très bien, car sur ce coup-là, je ne demande qu'à faire la chenille...



Et puis, ai-je, l'air inquiet, moi ? Pas du tout, car de vrais bourbons en forums, je me suis mis à échanger avec un Kiwi. Un vrai, à chaussures aimantées pour ne pas tomber de la terre. Et il semblerait qu'une place pourrait se libérer dans un obscur conteneur en partance d'Angleterre... En échange d'une caisse de bière. Une affaire claire comme la mousse d'une Jupiler !

Alors bien sûr, il n'aurait pas été envisageable de monter un tel projet sans associer des copains à qui on aimerait bien le raconter. Le Voxan Club de France, en grand amateur d'expériences scientifiques, n'aurait pas pu rester à côté de cette aventure. Missionné à la Direction des Coups de pied au cul (pour se mettre sur le bon chemin), ils sauront mener à la baguette et au saucisson les troupes de soutien. Parce que merde, quoi, on n'a pas décidé de faire rouler une Saroléa !

Et, parce qu'elle existe puisque tu n'es plus là, la fondation Fabrice Miguet nous fait le plaisir de nous rejoindre dans l'embrouille pour tenter de répondre à cette question, inutile et désuète, et de par le fait essentielle :

Dis Momo, tu crois qu'une Voxan ça peut rouler la tête en bas ?

L'aventure est à suivre ici... En attendant la réponse dans 11 mois...

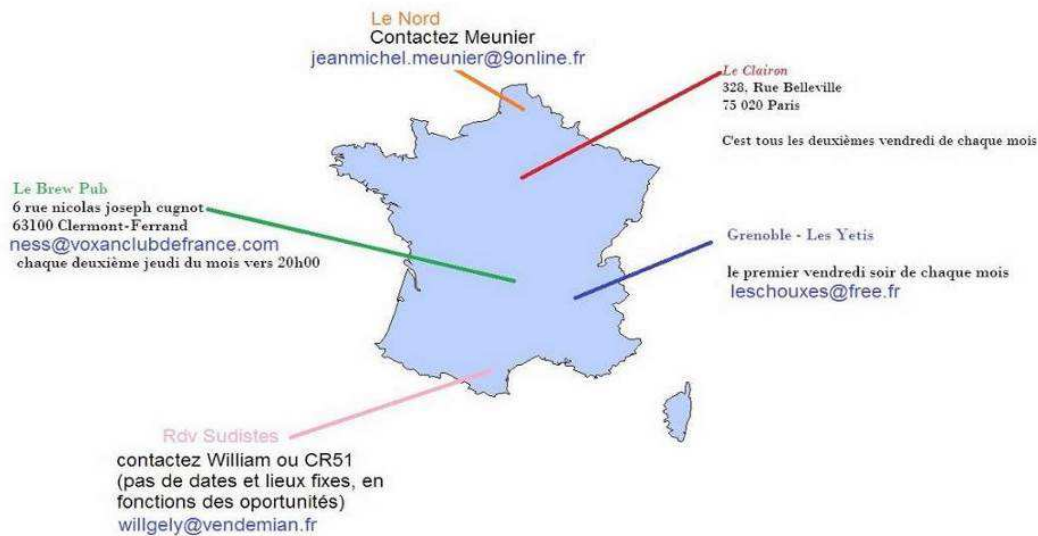
6 – Les réunions en région

Kevin Sion

Nous venons de lancer une mise à jour des rendez-vous en région, et voici les premiers retours. Ne pas hésiter à contacter les personnes référentes pour connaître les dates et lieux exacts.

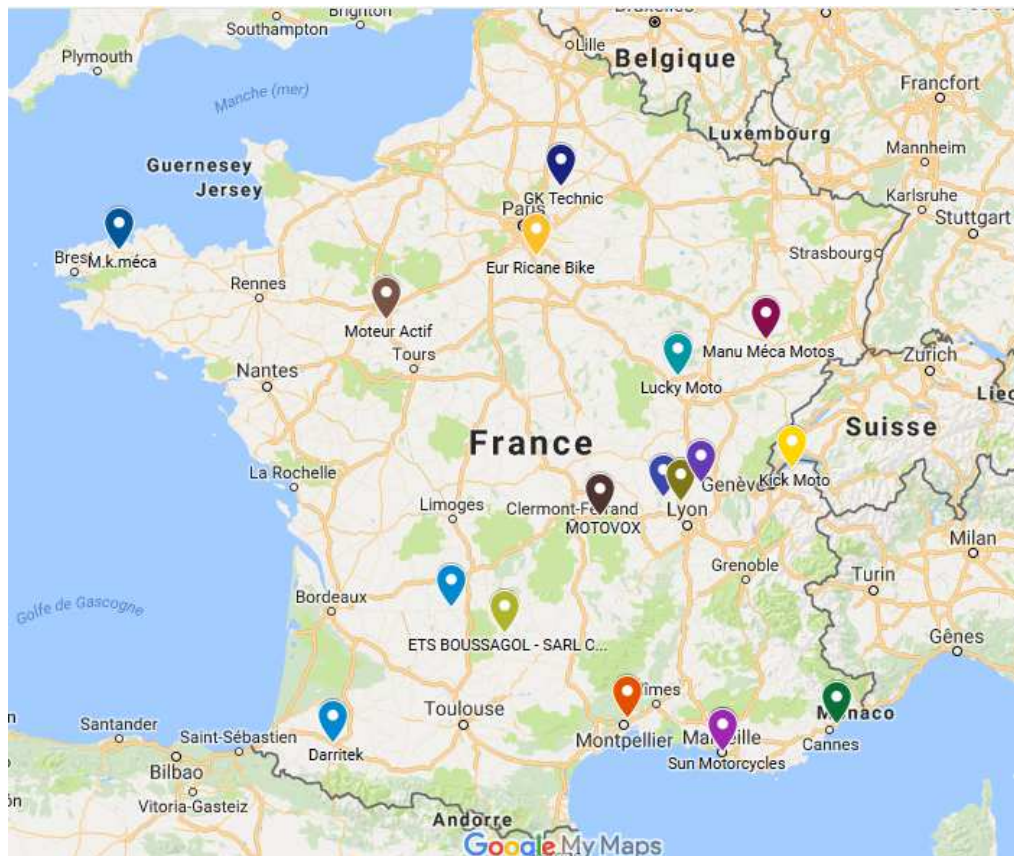
Pour les régions non mentionnées, merci d'envoyer un mail à bureau@voxanclubdefrance.com pour être dans la prochaine édition.

Les Rendez vous du Voxan Club de France

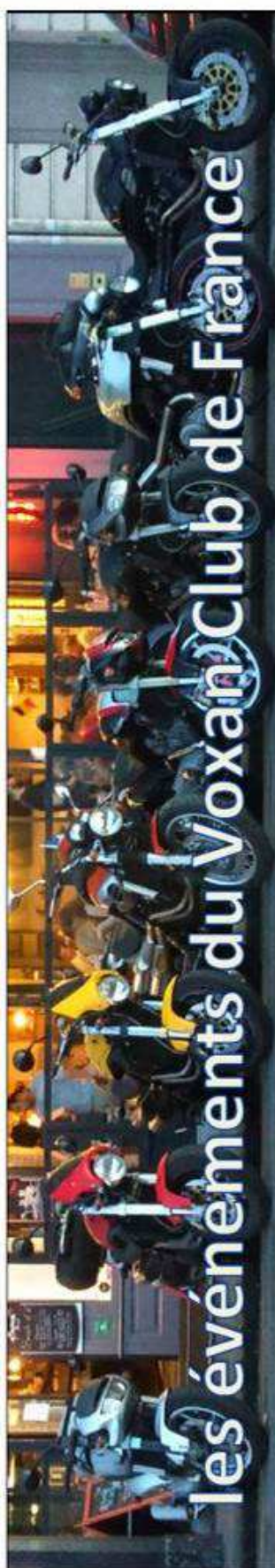


7 – Les « garages » Voxan

Kevin Sion



Et bien sur toute les indications sur ces garages sont disponibles sur la version en ligne à l'adresse suivante : [Liste « dynamique » des garages](#)



Date	Evenements	localisation	Nature Evenements	participation VCF
23-24 Mars	Rallye	Cévennes		
13-avr	Youngtimers Festival	Monlhery (91)	roulage de moto du siècle dernier	Espace Club lors de cette manifestation
13 et 14 Avril		Issoire	Journée sport mécaniques	Présentation une Voxan chez les Kiwis
27-28 Avril	Rallye	Sarthe		
4 et 5 mai	Iron-Motors	Circuit Carole	Motos de caractères à l'honneur	Session Voxan et espace d'exposition
11 et 12 Mai	Sunday Ride Classic	Castelet	CB 750 à l'honneur	
11-12 Mai	Rallye	Beaujolais		
1 et 2 Juin	Coupees Moto Légende 201	Dijon Prenois	week-end de légendes (20 ans des Voxar	Espace Club et Parade
8, 9 et 10 Juin	Assemblée Générale	Miramont de Guyenne	Rendez-Vous annuel festif	
22 et 23 Juin	Café Racer Festival	Monlhery (91)	Manifestation café-racer et custom-culture	Participation club ?
12-13 Juillet	Rallye	Dourdou		
	Calendrier Sportwin à venir			
7-8 Septembre	Rallye	Coteaux		
12 et 13 Octobre	Anniversaire VCF	La Bourboule	rendez-vous annuel Festif	
19-20 Octobre	Rallye	Charente		
27, 28 et 29 Novemb	Salon Moto-Légende	Parc Floral à Vincennes 94119	14V annuel de la moto ancienne et des clu	Espace Club lors de cette manifestation

2019

pour tous commentaires, ajout de date , ou informations :

kmb23@voxanclubdefrance.com