

- Mars 2019 – N°79

## 1 – Le mot du Président

Patrice Brunet

Les moto et pilotes vont bientôt sortir d'hibernation et reprendre la route pour leurs plus grands plaisirs.

De nombreuses occasions vont se présenter avec tout d'abord la journée Youngtimer à Montlhéry qui sera le samedi 6 Avril et pas le 13 Avril comme annoncé par erreur dans le dernier numéro.

Dès fin Avril (26-27 et 28) les supporters sont attendus sur le circuit d'ALES pour la première épreuve de TwinFurious (2 courses) à laquelle participera au moins Tripou.

Suivra 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>

Et surtout les Coupes Moto-Légendes à Dijon le week-end des **1 et 2 Juin** qui sera certainement un événement majeur de ces dernières années (voir l'article dédié).

On partira dans la foulée pour le Sud-Ouest et l'AG le week-end de Pentecôte. Et merci de vous inscrire dès réception de la convocation pour des questions de logistique (de toute façon il fera beau !)

**Et surtout, les retardataires, pensez à vous réinscrire rapidement ou dites-nous pourquoi vous ne renouvelez pas, que l'on puisse s'améliorer !**

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

Rappel :

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

**Samedi 14 Septembre 2019, circuit du Bourbonnais : 90€**

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

## **2 - Iron Motors - 4 et 5 mai 2019 - Circuit Carole**

Kevin Sion - Gilles Evrard

Comme vous le savez, le club y est invité. Nous disposerons d'un espace dédié, rien que pour nous. Celui-ci permettra d'exposer nos Voxan mais également de parquer toutes nos Voxan, seulement nos Voxan. Celles et ceux qui viendront avec une autre brêle, iront au parking ad hoc. Nous en sommes à 22 participants, pour le moment. Vous avez encore la possibilité de vous inscrire pour rouler, mais faites vite, clôture fin mars.

Les camping-car sont autorisés dans l'enceinte du circuit et les couchages sont possible dans le paddock. Il y aura possibilité d'un nombre restreint de véhicule / camping-car dans le paddock. Les « élus » dépendront du nombre de place et de la nécessité pour certains d'être proche de l'exposition.

Nous avons besoin de barnums pour exposer, parquer, courir, se restaurer...

Nous lançons donc un appel à tous celles et ceux qui peuvent nous aider.

Surtout, faites-le nous savoir !

Nous avons besoin de savoir qui viendra nous supporter, nous aider.

Manifestez-vous !

Nous avons besoin de modèles à exposer, même exotique.

Manifestez-vous !

Vous avez la possibilité d'acheter le billet à un prix préférentiel.

<https://www.weezevent.com/iron-motors-2019>

Vous pouvez contacter EVRARD Gilles (07 78 67 73 57) ou SION Kevin (06 37 39 07 34) ou le bureau [bureau@voxanclubdefrance.com](mailto:bureau@voxanclubdefrance.com)

Nous allons tout finaliser le vendredi 12 Avril au Clairon en présence de Nicolas Sonina, l'organisateur.

## **3 - Achats Groupés**

Gilles Evrard

Achats groupés.

Actuellement, 2 achats groupés sont en cours.

L'un concerne le freinage avec la société BERINGER : Cette commande s'adresse naturellement aux adhérents à jour de cotisations mais pas seulement aux Voxan. Si vous nous avez fait une infidélité, nous ne vous en tiendrons pas rigueur. Le bon de commande est disponible sur la page d'accueil du forum et sur dans la section achats « groupir » des adhérents.

<https://forum.voxanclubdefrance.com/viewtopic.php?f=28&t=20007&start=40>

L'autre le tapis environnemental et paillason :

<https://forum.voxanclubdefrance.com/viewtopic.php?f=28&t=20525>

A venir, l'amortisseur Shock Factory.

Lorsque j'ai sollicité l'organisation des CML pour envisager de faire l'anniversaire des 20 ans à cette occasion, je n'envisageais pas que la réponse irait au-delà de mes espérances.

En effet, un espace club de 100-150 m<sup>2</sup> aurait été correct pour faire une exposition de motos et une parade pour montrer nos motos et attirer de nouveaux visiteurs sur le stand.

MAIS, quitte à faire les choses autant bien les faire dixit Christophe Richy en charge de l'événementiel et nous allons donc avoir non pas un mais deux espaces Voxan.

Un dédié à l'exposition d'un exemplaire de chaque modèle produit ainsi qu'aux machines avec pédigrée qui sera situé dans le paddock avec les « usines » et qui sera couvert et doté d'un parquet dont :

- Le Café-Racer de Manu vainqueur du Moto tour 2009 en promotion
- Le Café-Racer du TeamRamzy des 24h du Mans 2006
- Le Café-Racer de Pikes Peak 2015 piloté par MIG (prêté par sa fondation)
- Le Café-Racer du TT 2006 de Marc Dufour propriété de Bernard Schiboz (adhérent Suisse)
- Le Scrambler des rallyes routiers de Marc Granié propriété de Philippe Aller (Le Jouet)
- ...

Un second pour le club avec parking pour tous les adhérents avec le barnum VCF et un espace « Convivial ».

L'idée est d'avoir ces deux espaces proches pour se faciliter la vie.

Et bien sûr la parade le samedi lors de la coupure.

#### **Formalités d'inscription :**

Vu le nombre d'adhérents qui se sont manifestés pour cet évènement, il n'est pas possible que le club se mette en intermédiaire pour collecter et redistribuer les places (voie postale ou physiquement à Dijon).

**Il va donc falloir que chacun d'entre vous se connecte sur le lien suivant**

**<http://www.coupes-moto-legende.fr/> en cliquant en haut à droite sur « billetterie » et s'inscrive individuellement.**

**Dans le champ « nom » mettre ses nom et prénom et dans le champ « prénom » mettre VOXAN.**

Chacun recevra par courrier son bracelet d'entrée sur le circuit et devra récupérer le pass moto en arrivant sur le circuit (certainement au niveau de l'entrée du parking motos, sur présentation de la carte-grise). Il pourra avec son bracelet et ce pass sur la moto se présenter à l'entrée du circuit et rejoindre l'emplacement dédié au Voxan.

Les motos exposées seront présentes dès le vendredi et auront un badge « exposant ». Ces adhérents sont déjà prévenus (ou en cours) et ne doivent donc pas se réinscrire, de même que ceux qui arriveront dès le vendredi pour aider à l'installation.

De plus amples informations dans le prochain V72, ou bien par mailing (mais dans ce cas il faut que vous vous soyez fait connaître auprès du bureau [vcf@voxanclubdefrance.com](mailto:vcf@voxanclubdefrance.com) et/ou sur le forum (<https://forum.voxanclubdefrance.com/viewtopic.php?f=5&t=20430>))

#### **La parade :**

Il s'agit d'une parade, pas d'un roulage, pas d'un entraînement et encore moins une course.

Je ne connais pas encore les modalités (safety car, ...) mais il y aura des ouvreurs et INTERDICTION de les dépasser. Il s'agit de montrer nos motos et pas de montrer « nos talents ». La bonne tenue de cette parade est primordiale pour la bonne réputation du club et son invitation ultérieure à d'autres évènements.

Pour Nico son CR « gonflé » par Manu craque dès le 28 janvier. Il utilise souvent cette machine pour aller au boulot et veut une préparation réversible facilement. Pour ce faire, il démonte juste les optiques avant et obture leur logement. Il retire clignos et bavette mais garde le feu arrière pour la pluie. Il conserve donc selle et habillage d'origine car il a en stock un habillage encore nickel. Il conserve ses pots en position basse mais avec des échappements plus libres et légers que l'origine.

Il lui reste à faire la mise en conformité au règlement FFM commun à toutes les compétitions de vitesses organisées en France et même celles du DCF. L'objectif de ce règlement est d'abord d'assurer la sécurité des pilotes. En gros, toutes les motos doivent freiner la visserie et ne pas se vider de leurs fluides en roulant ou en tombant.

- Remplacement du liquide de refroidissement par de l'eau
- Freinage de toutes les vis en rapport avec les canalisations d'huile, bouchons de remplissage ou de vidange
- Freinage du filtre à huile (ou de son carter sur les Voxan)
- Pose de récupérateurs séparés pour les trop pleins d'eau, d'huile, d'essence
- Pose d'un bac récupérateur sous le moteur d'un volume au moins égal à celui de l'huile contenu (avec des bouchons amovibles en cas de pluie)
- Pose de protections à visser sur les carters exposés à la chute
- Pose d'embouts téflon sur les repose pieds s'ils ne sont pas repliables
- Pose d'une protection de levier de frein (pour éviter un freinage intempestif en cas de touchette entre deux motos)
- Pose d'une aile de requin avant la couronne arrière (pour éviter d'avoir un ou plusieurs doigts sectionnés entre la couronne et la chaîne en cas de chute)
- Pose d'un feu de position arrière allumable en cas de pluie (si l'origine n'est plus présent)



Pour Tripou, c'est plus sérieux. C'est une vraie transformation piste qui va s'opérer avec même un projet de peinture perso. Bon budget en perspective avec pas mal d'after-market, mais pour la paix conjugale, pas de chiffre.

- Révision moteur et cartographie chez TMV
- Freinage de la visserie et des bouchons
- Achat et pose de protections de carter sur mesure Bub Composite
- Aile de requin GB Racing
- Silencieux Akrapovic (en position basse) et protections GB racing
- Commandes reculées Robby
- Radiateur gros volume Sud-ouest radiateurs
- Poignée à tirage rapide Domino
- Maître-cylindre de frein Brembo Pr19
- Protection de levier Rizoma



- Sonde de température et affichage digital Koso
- Amortisseur neuf Shock Factory
- Pose de récupérateurs de fluide racing (prévus et vendus à cet effet)
- Conservation du faisceau d'origine mais suppression de tous les feux
- Pose d'une barre de leds souple
- Et le meilleur pour la fin, pose et surtout peinture d'un poly complet. Bravo le peintre !



Résultat magnifique en prévision

Pour ma part, le travail est, pour ainsi dire, déjà fait puisque la base est bien la fameuse 33 Gardette de 2011. C'est avant tout l'habillage qui a changé pour une sombre problématique de largeur de fessier pour un pilote dont la décence m'impose de taire le nom. En gros, il y a eu permutation d'habillage entre la 33 Gardette d'origine et ma Cazeaux proto.

C'est ce qu'on appelle dans le milieu un bitza dans le plus pur style café racer :

- Faisceau racing allégé (plus de Neiman, un seul gros fusible, plus d'éclairage)
- Batterie lithium Solise (500g) déportée sous la selle
- Régulateur déplacé devant la colonne de direction
- Suppression du bloc compteur (mes oreilles suffisent)
- Suppression du ventilateur et d'une partie de l'os de poulet
- Suppression de la boîte à air et remplacement par des cornets KN (le faisceau est placé à la place du filtre à air)
- Boucle arrière retaillée et platines de fixation rallongées pour augmenter la hauteur de selle et éviter le contact entre le cadre et le réservoir
- Silencieux Mig d'origine vidés et placés en position haute (sur ligne d'origine Café racer) sur silent-blocs
- Plaque numéro avant alu GMP sur supports LSL
- Commandes reculées Bouchardon (magnifiques)
- Tampons type roulettes de protection de radiateur prévus pour se tordre, sans abîmer (j'espère) les fixations de culasse
- Poignée tirage rapide ¼ de tour
- Maître-Cylindre Brembo PR 19
- Amortisseur Shock Factory
- Si l'on compte le réservoir alu de type Black magic cela fait un sacré allègement.
- Côté moteur Manu a bien bossé à partir du stock de pièces que nous avons récupéré
- Vilebrequin d'occasion contrôlé équilibré
- Coussinets neufs
- Pistons, segments neufs
- Coupelles neuves
- Arbres à cames refaits par Techni Profil
- Joints de culasse neufs
- Patins tendeurs de chaîne de distribution neufs

Après un rodage amoureux par Polo c'est une mécanique en pleine santé. Par contre, pas de prépa destinée à booster les performances. C'est une vraie Gardette avec des cornets de 45 et un boîtier d'origine. Après l'expérience de 2011, seule compte la fiabilité, c'est le pilote qui fera les performances.

Les freinages de fluides sont déjà faits, l'aile de requin n'a pas bougé donc il ne reste plus qu'à poser des récupérateurs de fluide, un bac récupérateur d'huile, une protection de levier de frein, les fameuses protections de carter Bub, des repose pieds à embout téflon, un feu de position.

Ça c'est le nécessaire, mais j'aimerais régler deux problèmes qui me tarabustent :

Relever encore l'assise en remplaçant la selle d'origine de Black par une vraie coque piste et une mousse de selle : j'avais vu ça sur le proto de Marco confectionné par Charles Laurent. Renseignements pris c'est Jérôme Vitiello qui lui avait confectionné. Grâce à Tripou qui connaît la bande du Team Orange Mecanica, je le contacte et, séduit par notre projet et ayant gardé le

moule, il me renvoi une magnifique coque racing parfaitement finie. Bravo et merci l'artiste ! On se reverra sur la piste en juillet avec Marcus en prime !

Améliorer le refroidissement car le radiateur gros volume est monté sur ma Cazeaux : je pense poser un refroidisseur de quad sur la durite de sortie des culasses, mais aussi poser un radiateur d'huile additionnel. A voir lequel, où et avec quel système de dérivation.

Sur le papier c'est quand même Tripou qui a le plus de boulot et, surtout, chacun doit se débrouiller dans son coin.

Alors, au taf, car la trêve des confiseurs est finie et le premier roulage va venir vite.

Je commence les hostilités le 13 mars à Carole avec la Black. J'en profite pour faire la vidange. Je reprends en main la bête ? Tout va bien ! La démultiplication raccourcie renforce le côté tracteur naturel du moteur Gardette et compense le manque de puissance relatif de cette version.

Le côté tortueux du circuit permet de valider le bien-fondé du gain de poids. Ce petit proto est réellement plus facile à emmener qu'une Voxan d'origine.

La moto marche nickel mais, je largue juste ma sortie de silencieux sur Ray mon ami des Tontons...pas de bobo, la pièce est retrouvée par un commissaire mais cela prouve bien que le reste à faire... reste à faire.

Nico roule dans le même temps à Alès, mais avec sa KTM. Pour lui aussi, le reste à faire... reste à faire.

Tripoux bosse comme un fou et roule à Issoire le 15 avril avec une moto quasi prête techniquement. Il ne manque plus guère que le PR 19 et la peinture. Mais il vaut mieux tester sans...

Le premier rendez-vous commun du 28 avril approche à grands pas. Je n'ai toujours pas pu faire le reste à faire et je préfère donc économiser la moto. Je prends ma 33 que je révisé à l'arrache en face des plages de Meschers, sur la remorque, pendant les vacances familiales.



J'en profite pour changer mon carter de crépine qui (comme beaucoup) fuit par le bouchon (filetage non conçu pour les bourrins). C'est toujours aussi fastidieux une vidange sur une Voxan ! Mais à vidanger tous les 2 roulages, je commence à me débrouiller.





Mais là ! Soucieux de ne pas rééditer mon exploit de Carole. Je veux conclure par une « fiabilisation » de mes fixations de silencieux (ça vibre un peu une Voxan) avec des bons gros rivets. Et voilà que je constate qu'outre le manque de rivets, mon silencieux est carrément dessoudé au niveau de la jonction avec le collecteur. Argh ! Madame ne va pas me trouver drôle si je lui dis que je dois trouver un soudeur. Au désespoir, j'appelle Nico pour savoir s'il ne pourrait pas venir avec des silencieux de rechange...plus des platines (les siens sont en position basse). Et là se produit le miracle qui vous rappelle que vous êtes au Voxan Club de France. Nico me remet tout

de suite au parfum de ses compétences professionnelles : « Pas de souci Fred, j'ai un poste à souder mobile. J'te mets ça dans le combi et j'te ferai un petit raccord bien propre sur le paddock samedi. T'inquiète ! »

C'est tendu quand même ! Debout 5h et Madame me pose avec la remorque au Vigeant 3h plus tard. Elle ne va pas passer 2 jours avec les enfants à me regarder tourner. C'est le même Ray des Tontons Chicaneurs qui me remontera (il n'est pas rancunier), ma remorque attelée à son combi : je commence à vaguement à entrevoir pourquoi mon deuxième surnom c'est aussi le Boulet...

Nico n'a pas fini sa brêle non plus. Il vient donc finalement avec sa KTM. Tripou nous attend avec une petite dizaine de Tontons. Sa Cazeaux est toujours brute de poly.

Chouette ! Il pleut !

Il ne pleuvait pas, il y'a une semaine. Je suis donc parti sans train de rechange. Donc démontage des roues et achat d'un train de pluies. Au moins ce sera fait pour la course et ce sera l'occasion de s'entraîner dans ces conditions qui sont fréquentes au Vigeant, même au mois de juillet. Pourvu que ça ne sèche pas. Pendant ce temps-là, Nico me fait un travail de pro. S'il soude la poignée comme l'inox, ça va envoyer du gros ! Notre stand attire tous les regards ! ...Je rate ma première série mais la moto est prête.

De son côté, c'est chaud, pour Tripou. Il ne connaît pas le circuit. On peut être puceau de l'horreur comme de la volupté. L'asphalte est détrempé toute la matinée. Il roule sur des œufs et apprend tranquillement les trajts.

La pluie s'arrête. L'asphalte sèche. Mince ! Je vais massacrer mes « pluies » tout neufs. On s'arrange avec Tripou. Je roule avec sa moto sur laquelle il a remonté un train pour le sec. S'il repleut, il prendra la mienne. Nous ne roulons pas dans la même série, cela facilite les choses.

Finalement, je fais les deux après-midi avec sa moto et lui la matinée du dimanche avec la mienne. Cela permet de comparer des motos qui sont sur le papier identiques.

Son moteur à l'air neuf. Il est très plein à bas et moyen régime. Comme une Gardette, il tracte fort mais manque d'agressivité dans les montés en régimes malgré la poignée de gaz à tirage rapide. La démultiplication longue d'origine renforce le phénomène. Il a remplacé la fourche d'origine Marzocchi par une Paioli de l'ancienne génération et l'avant s'en trouve bonifié en précision. Par contre, l'arrière semble figé et renforce une impression générale de lourdeur.



Le moteur de la mienne semble beaucoup plus libre et prompt à prendre ses tours. Peut-être une cartographie différente (Froget sur la mienne), des échappements plus libres ou un

moteur tout simplement plus libéré. La mienne est un peu moins précise mais aussi beaucoup plus vive. Peut-être est-ce dû à l'amortisseur EMC à chappe réglable relevant l'arrière de la moto et basculant donc son assiette sur l'avant sans modifier la hauteur des fourreaux dans les tés. Ça y est, on est des pilotes de course : on parle mise au point, réglage fin et cuisine aux petits oignons.

À part ça, le roulage se passe bien. Nico ne rencontre aucun problème avec sa KTM, même s'il peine à se détendre sous la pluie. Par contre, du côté des Tontons ça tombe et retombe. Bilan : une BM toute neuve broyée (Cadre cassé), une R1 rappée, une autre BM défraîchie et même une Suz qui tombe de sa béquille avant sans la roue !?! Sacrés Tontons : « éparpillés aux quatre coins de la piste façon puzzle », c'est marqué sur leur tee-shirt !

En tout cas on en profite pour finaliser notre inscription : échange de chèques, 250€ chacun, c'est plus qu'honnête.

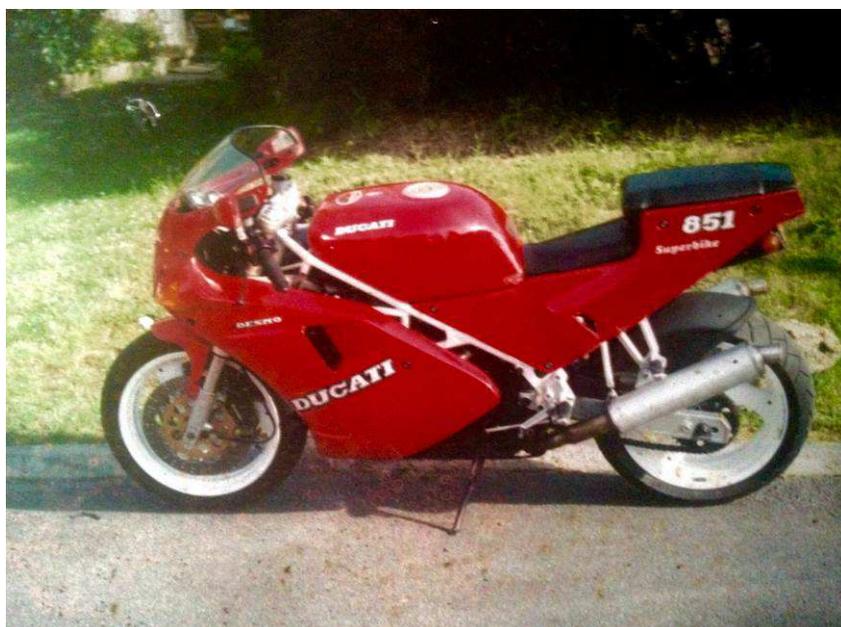
Les « Chevals » sont dans la course !

Prochain rendez-vous le 19-20 mai. Il faut que toutes les motos soient prêtes.

Oui, mais...

Il faut revenir quelques mois en arrière pour comprendre pourquoi la Black n'est toujours pas prête.

J'ai un problème basiquement simple d'un point de vue matériel et inextricablement complexe d'un point de vue psychologique : mon tout petit garage est compulsivement rempli de motos inachevées... Ils appellent ça d'un nom barbare du genre syndrome informatique (tendance à la collection).



C'est un peu tard pour se faire les 10 ans de psychanalyse nécessaires. Ce que je sais, c'est que les Voxan sont des motos fabuleuses, mais que les Ducati ne le sont pas moins non plus. Quand j'ai passé mon permis à 21 ans en 1991, la moto que je m'étais juré de posséder un jour s'appelait le 851. Cette moto je l'ai achetée dès la réussite de mon concours (de prof) en 1997. Mais deux ans plus tard, un virage bien trop serré dans la combe de Lourmarin, lui est fatal... Beaucoup de regrets et... pourtant, cette moto, elle est là, dans mon micro-garage, au bout de mon palan.

C'est un projet de restauration initié il y a bientôt 10 ans, suite à l'achat d'un modèle en pièces détachées pour 1500€. Le moteur était à recomposer. Il est resté trois ans en Bretagne, chez le sorcier vénéré des desmo-maniaques, le Socrate de la Ducat' : Dominique Le Cam. Encore merci à lui.

L'arrivée en Voxanie est ensuite passée par là et le projet est resté en stand-by. Il y a deux ans, j'ai repris les choses en main, mis le moteur dans le cadre et la moto sur ses roues. Re-pause en Voxanie pour remonter notre Black. Avec les bonnes résolutions de la rentrée de septembre, je m'étais juré de finir le 851 cette année. Hors de question de lâcher l'affaire encore une fois pour libérer la seule et unique place dans le garage. Il y a encore le faisceau à replacer. Je n'y connais rien, mais les leçons données par Torpen pendant la préparation de la 33 m'aident un peu. Mon immense (à tous points de vue) pote Lolo vient me donner un coup de paluche et la moto est terminée pour les vacances de février...Mais malgré nos efforts, elle craquouille, sans vraiment démarrer.

Il y a des fois, il faut savoir reconnaître son incompetence et laisser aux maîtres de l'art le soin de nous démontrer la différence entre un amateur plus ou moins bien éclairé et un professionnel : je libère la place chérie et conduis le 851 chez le meilleur disciple de Dominique Socrate Le Cam : Christophe Platon Fouquereau de Twin Passion à Chartres. Je me ferais (à juste titre) traité d'amateur et la moto démarrera après un changement d'injecteur et un bon réglage de papillons.

Première victoire sur l'avanie : un rêve se réalise et le palan est libre.

Oui, mais...

Nous sommes fin février et l'anniversaire de madame c'est le 27 mars...rien à voir.

Non, car l'amour est fait d'indicibles liens dont l'intensité se nourrit de fragiles moments de passion commune. J'ai rencontré ma belle chez les Tontons Chicaneurs et la moto agit dans mon cœur comme un trait d'union (encore et toujours libre). Elle a revendu, il y a 3 ans, son ZX6R et sa fibre motarde s'étiole malgré la récupération et la restauration d'un 600 CBR de 1990 aux coloris improbables. J'ai croisé sur LBC, il y a un an, un 600 Mostro en panne à 1000€. J'avais un 600 SS sur lequel j'avais monté un 750 pour les 300 miles de Carole en 2006. Depuis, le moteur traîne, abandonné. Vous voyez le projet...forcément.



Un petit tour chez Twin Passion encore pour un changement de courroies et hop, avec l'aide du p'tit gars, trois semaines pour préparer le cadeau de madame. Démontage du moteur pourri, remplacement par le propre. Un peu d'upgrade : radiateur d'huile, deuxième disque de frein et étrier supplémentaire, fourche réglable. Un peu de cosmétique : pots carbones relevés, tête de fourche, bande blanche. On dirait un 900.

Deuxième victoire sur l'avanie : voilà une femme heureuse !



Et de la place dans le garage

Oui, mais...

Elle veut naturellement se remettre à rouler (c'est quand même mon but implicite initial). Une prise en main dans les bouchons sur la route du travail, ce n'est pas la meilleure idée. Elle préfère la moto balade. C'est une championne du road-book. Elle sait que je dois roder le 851. Elle nous organise donc un Week-end moto en Dordogne avec ses amis préférés issus des Tontons Chicaneurs le...19-20 et 21 mai prochain.

Vous avez compris, tout cela pour dire que je ne roulerais pas avec les copains le 19-20.

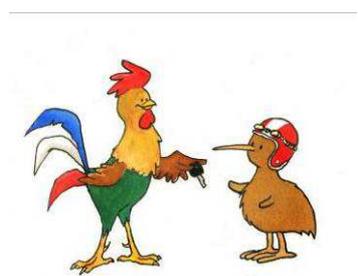
L'ami Fabrice Miguët « Mig » qui nous a quitté l'année dernière, avait un projet qui lui tenait à cœur : faire sonner le Vétouine auvergnat sur toutes les grandes courses sur route du Monde. Il l'a fait au Tourist-Trophy avec un Café et un Black, il a fait tonner un Café sur une autre course mythique, la Pikes Peak.

Mig voulait aller en Nouvelle Zélande, le pays des kiwis et aussi des seigneurs que sont John Britten et Burt Munro.

Pour lui rendre hommage, ses nombreux amis ont décidé de poursuivre la belle aventure. Morgan Govignon, pilote et compagnon de Mig sur les courses sur routes va faire « rouler une VOXAN la tête en bas », comme lui avait soufflé Fabrice.

Evidemment, le VCF ne pouvait pas ne pas en être et le bureau a décidé de fournir une aide en deux volets, à savoir :

- Un soutien financier pour remettre le proto en marche qu'Emmanuel Arnoux (Manu-Méca-Moto) prête pour l'aventure. Cette aide sera prise sur le produit de la vente (en 2010) du proto à Manu, car il est pertinent que l'argent de la souscription des adhérents pour faire courir le proto se poursuive pour ce même proto ! (la boucle est bouclée au bout d'une bonne décennie)
- Un second soutien, indirect, pour Morgan sous la forme d'un abandon de marge sur la vente de produits dérivés pour lesquels nous aimerions faire appel à votre générosité en vous proposant l'achat de T-shirts ou autres mugs spécifiques à cette nouvelle et belle aventure. Typiquement, pour le T-Shirt, on mettrait la moto (avec le N°61 bien sûr) dans le dos et le coq avec le kiwi sur la poitrine (texte à définir plus précisément avec Morgan)



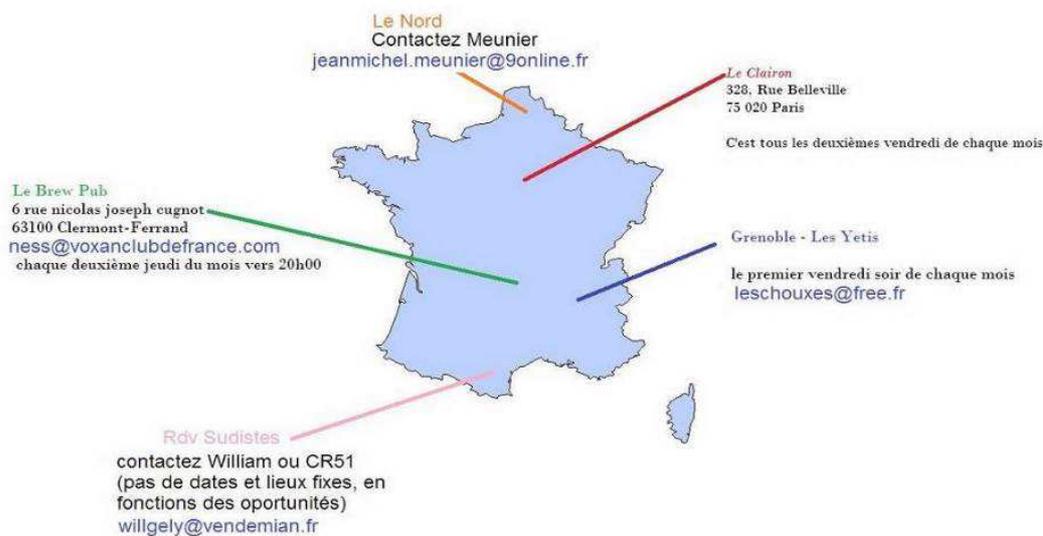
## 7 – Les réunions en région

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.

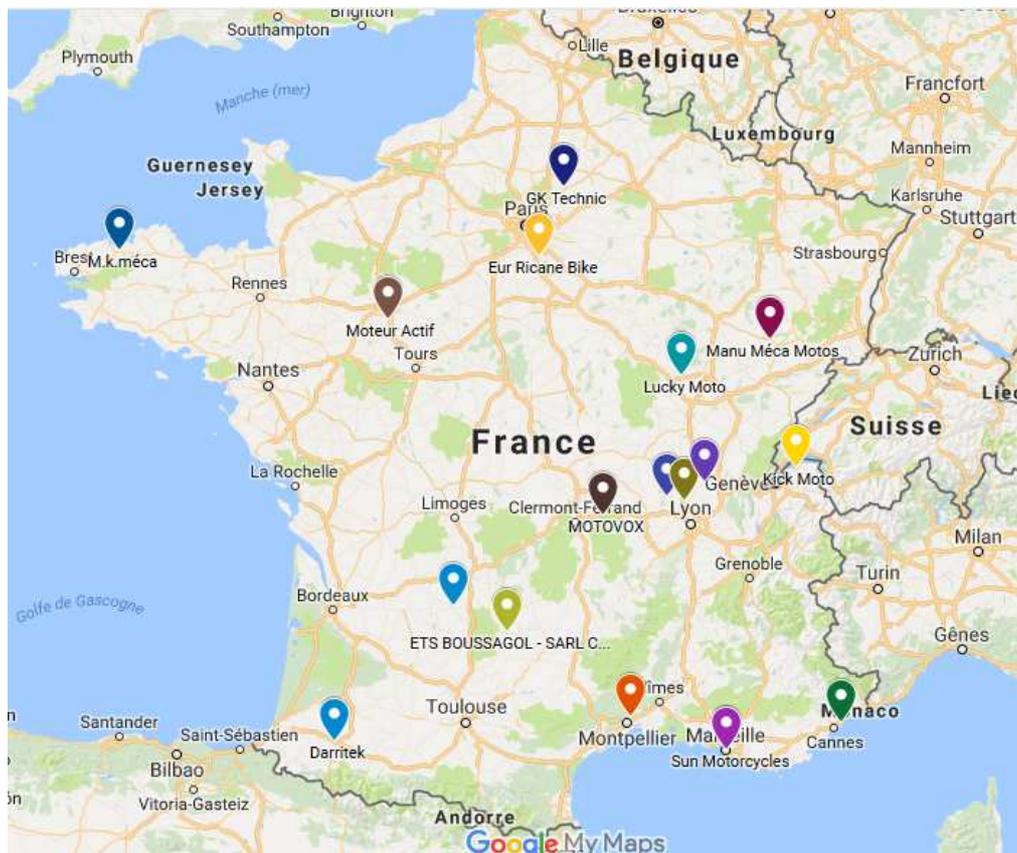
Pour les régions non mentionnées, merci d'envoyer un mail à [bureau@voxanclubdefrance.com](mailto:bureau@voxanclubdefrance.com) pour être dans la prochaine édition.

### *Les Rendez vous du Voxan Club de France*



## 8 – 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	Evénements	localisation	Nature Evénements	participation VCF
23-24 Mars	Rallye	Cévennes		
06-avr	Youngtimers Festival	Montherly (91)	roulage de moto du siècle dernier	Espace Club lors de cette manifestation
26-27 et 28 Avril	Sportwin - FastFurious	Alès	Courses de twin (vitesse et endurance)	Soutien du VCF à nos pilotes
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
10-11 et 12 Mai	Sportwin - FastFurious	Pau	Courses de twin (vitesse et endurance)	Soutien du VCF à nos pilotes
11 et 12 Mai	Sunday Ride Classic	Castelet	CB 750 à l'honneur	
11-12 Mai	Rallye	Beaujolais		
1 et 2 Juin	Coupes Moto Légende 2019	Dijon Prenois	Week-end de légendes (20 ans des Voxan)	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	Montherly (91)	Manifestation café-racer et custom-culture	Participation club ?
28-29 et 30 Juin	Sportwin - FastFurious	Alcarras (Espagne)	Courses de twin (vitesse et endurance)	Soutien du VCF à nos pilotes
12-13 Juillet	Rallye	Dourdou		
2--27 et 28 Juillet	Sportwin - FastFurious	Haute Saintonge	Courses de twin (vitesse et endurance)	Soutien du VCF à nos pilotes
7-8 Septembre	Rallye	Coteaux		
0-21 et 22 Septembre	Sportwin - FastFurious	Croix en Ternois	Courses de twin (vitesse et endurance)	Soutien du VCF à nos pilotes
4-5 et 6 Octobre	Sportwin - FastFurious	Carole	Courses de twin (vitesse et endurance)	Soutien du VCF à nos pilotes
12 et 13 Octobre	Anniversaire VCF	La Bourboule	rendez- vous annuel Festif	
19-20 Octobre	Rallye	Charente		
7, 28 et 29 Novembre	Salon Moto-Légende	Parc Floral à Vincennes 94	RdV annuel de la moto ancienne et des clubs	Espace Club lors de cette manifestation

2019

[kmb23@voxanclubdefrance.com](mailto:kmb23@voxanclubdefrance.com)

pour tous commentaires, ajout de date , ou informations :