

- Mai 2019 - N°80

1 - Le mot du Président

Patrice Brunet

Alors que nous allons fêter les 20 ans de la commercialisation des premières Voxan, force est de constater que les adhésions (pas les ré-adhésions) sont en très fortes progression cette année, avec déjà plus de 25 nouveaux

Merci à vous de nous rejoindre en achetant une Voxan, alors qu'il y a 20 ans vous aviez rêvé d'en avoir une mais sans l'âge ou les moyens de vous l'offrir.

Félicitations

Et comme le démontre ce numéro, riche en actualités, ce club est vraiment dynamique et motivé pour faire vivre sa marque préférée, que ce soit via des expositions, des préparations, des roulages qu'ils soient de notre fait où sur invitations.

Et comment ne pas mentionner le challenge relevé par **Morgan gov. Gnon**, sur une idée du **MIG**, de faire courir une Voxan sur tous les continents et cette année en Nouvelle Zélande, challenge supporté par Manu (ManuMecaMoto) qui fournit la moto (proto) et la préparation.

Félicitations

Nous avons participé en nombre à Iron-Motors sur le circuit Carole le week-end des 4 et 5 Mai (sujet dédié) et malgré la météo capricieuse on peut dire que ça a été un succès.

Vont suivre 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 durant le week-end de Pentecôte (8, 9 et 10 Juin).

Si vous n'êtes pas encore inscrits, tentez votre chance auprès de Gilou, mais sans certitude (ne pas tenter de joindre Joëlle, pour cause de TT).

Sans oublier le Café Racer Festival sur le circuit de Montlhéry le week-end des 22 et 23 Juin. A cette occasion et pour fêter le n° 100, il y aura une exposition de 10 motos emblématiques ayant fait la couverture et donc une Black Magic. Rendons-nous nombreux sur place !

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 (**après le TT**) pour savoir s'il y a encore de la place.

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>

Philippe

"Pour les 20 ans, c'est certain les VOXAN ont été bien arrosés en ce premier we de mai. On peut même écrire que L'Iron Motors nous a même offert les glaçons sur le Circuit Carole. 5°C, du vent quelques rayons de soleil et des averses à chaque roulage de nos vaillants Vétouine.

Heureusement que la chaleur et la convivialité légendaire du VCF ont permis à tous de se réchauffer et, malgré tout, profiter des événements.

Mon ami Michael Levivier, fervent admirateur de la production issoirienne depuis les premiers tours de roues du roadster et nouveau présentateur de l'émission "Sans Concession" sur le Net, est venu sur le stand du club pour parler avec nous de la riche actualité du VCF. "

<https://www.youtube.com/watch?v=u-x9Fh96SFc&feature=youtu.be>



Gilles

Heureusement que j'ai pris les blocs bétons que j'ai fabriqués pour amarrer le barnum car il y en a eu du vent. Bon, nous nous en sommes mieux sortis que l'année dernière où nous avons failli, Jean-Michel et moi, nous envoler. Les quelques 20 mètres linéaires attribués au VCF n'étaient pas de trop.



Entre les barnums, les camionnettes, les motos et autres ustensiles, il était bien difficile de se frayer un chemin.

Beaucoup de monde sont venus nous rendre visite durant ce week-end. Comme toujours, les mêmes discours et les mêmes réponses. Je ne vous fais pas un dessin, vous aurez compris !

Samedi, temps mitigé, piste humide donc glissante à Carole, et notre Doc national pour ne pas faillir à sa légende s'en ai mis une en fin de séance après une t'chote drache.



Le Doc en action avant sa chute

Comme toujours au VCF, rassemblement rime avec convivialité !



Dimanche, même temps mais toujours le même engouement pour aller faire un petit tour de piste. Pas de chute au compteur ce jour-là mais pas de Doc non plus, petits bobos mais gros chagrin (snif).

Le temps du midi, le VCF a eu les honneurs du public en s'offrant 2 tours de piste et une photo sous le panneau DUNLOP. Et nous avons eu soleil pendant la pose !

Décidemment, le dieu des 2 roues était avec nous.

Une belle brochette de Voxan



Ce week-end fut une réussite. Encore un grand merci à tous les adhérents et non adhérents venus fêter les 20 ans de la commercialisation du roadster.

A l'année prochaine.

Amis Voxanistes, bonjour

Voilà ma petite histoire :

J'ai trouvé ce joli Scrambler orange complètement d'origine et quasi-neuf en 2015.

Je me suis dit que ça pouvait faire une bonne copine de garage pour ma Charade n°007.

Quelques balades locales m'ont confirmé que c'était une machine formidable mais je me suis aussi rendu compte que j'étais un peu grand (1m92) pour être bien à l'aise à son guidon sur nos jolies routes viroleuses franc-comtoises.



Ma compagne ne souhaitant pas la conduire (elle ne jure que par sa BM R100GS de 88), je me suis dit que je pouvais peut-être adapter la Vox à mon gabarit, en tentant par la même occasion de me rapprocher de l'esthétique duproto initial sur lequel on a tous bavé au salon 97.

Il me fallait une selle plus haute, un guidon plus bas, plus large et moins près du corps, et pour le look un échappement modifié et un garde-boue arrière raccourci.

Comme je ne voulais rien faire d'irréversible, je me suis mis en quête des pièces détachées nécessaires, ce qui fut aisé grâce au réseau du club.

Un petit passage chez mon sellier préféré pour lui expliquer la modif à réaliser sur la selle d'occase (assise + 4 cm et recherche d'une forme plus esthétique et d'un revêtement plus vintage), quelques échanges avec TCS pour le design des silencieux inox à fabriquer,



un peu de patience, un peu de noir satiné sur quelques éléments, et plus qu'à assembler le tout !

Et voilà le résultat, à la hauteur de mes attentes ergonomiques, esthétiques et musicales :



Un grand Merci aux artisans passionnés qui ont participé à ce projet :

- ANDREAS CORSO à Quingey (25) sellerie
- ANTHONY DESOCHE à Boulton (70) sablage peinture
- MANU MÉCA à Port sur Saône (70) fourniture pièces et réglages moteur
- TCS PERFORMANCE à Fleurance (32) échappements spéciaux

Bonne route à tous et longue vie à nos Voxan !

Hervé - 21/05/2019

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 m² 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 les stands 5 et 6 (2 x 60 m²) avec de prestigieux voisins.

- 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 Guy Chaupitre)
- 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)
- Le side Neferticho de Christophe
- Et le Café Racer du « Pro-Twin » ex VCF, que Manu va prêter à Morgan Govignon pour aller courir en New-Zeland cet hiver.

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

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

Formalités d'inscription :

Vu le nombre d'adhérents (#75) 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 faut 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 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 billet / bracelet et ce pass sur la moto se présenter à l'entrée du circuit et rejoindre l'emplacement dédié au Voxan.

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

De plus amples informations par mailing (pour ceux qui se sont fait connaître auprès du bureau 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 d'une course.

A priori il y aura 3 tours, les passagers seraient acceptés et la tenue cuir non obligatoire (mais un équipement adéquat). Les conditions seront donc celles sous safety car / drapeau jaune donc AUCUN dépassement. Je pense faire des groupes par modèle, tout sera précisé sur place.

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.

En compensation, je ferai un super roulage à La Ferté Gaucher le 13 mai avec mon pote Lolo et...toujours avec la 33. Pourquoi ?

Parce qu'il pleut des seaux ce jour-là, parce que les pneus pluies sont montés sur la 33 et parce que je ne veux pas risquer de plier la Black avant la course et parce que chat échaudé craint l'eau froide. En tout cas, super journée ! Grâce à Lolo et ses conseils avisés, je prends confiance sous la pluie et fini par comprendre la magie de ces pneus en posant le genou en fin de journée. Il aura fallu attendre 15 ans de piste, 15 ans de « tafiolisation », 15 ans de mauvaise foi consommée pour comprendre que c'est possible. Comme quoi suivre la voie de l'expérience ce n'est pas écouter la parole de la vieillesse, mais bien le fruit d'une jeunesse éprouvée. Merci, Professeur !



En tout cas, pas de peur, beaucoup de plaisir, il peut pleuvoir en juillet !

En tout cas, eux, Tripou et Nico, ils roulent le 19-20 mai et au Vigeant.

Et Tripou, lui, son CR est prêt. Plus que ça : il est neuf, flambant, magnifique, sublime ! Par moment, les professionnels sont plus que compétents, ce sont aussi des artistes. Bravo le peintre ! Cette Voxan va éclipser toutes les Ducat's. Elle affiche fièrement notre numéro de course le 363 (le 63 emblématique de la Voxanie était déjà réservé par des ducatisistes auvergnats). Il ne va pas falloir la mettre par terre !

Pour Nico, le boulot a encore frappé, les freinages ont avancés, mais il y en a partout des raccords et des bouchons sur ces motos. Le CR n'est toujours pas prêt, mais la KTM, tout comme la 33 pour moi, est toujours là en fidèle intérimaire.



Pour eux, il fait beau et sec. Les sensations commencent à venir pour Tripou : 2'05 le samedi, 2'04 le dimanche. Le circuit est nouveau mais le métier parle. Les progrès sont patients et méthodiques. Les trajectoires s'affinent, chaque secteur est décortiqué, les repères se multiplient. L'arsouille, le gros cœur c'est bien, mais pour les chronos, le pilotage, la technique c'est mieux.

Avec des temps comme ça, on est déjà mieux qu'en 2011 et avec des risques en moins. Si Nico, qui fait les mêmes temps avec sa KTM, fait de même avec son CR et si moi-même j'assure dans les mêmes eaux, on peut se faire des qualifs paisibles sans réserver une place à l'hosto. On peut même envisager une place proche de la pôle en Moderato (la finale B), voir même une qualif en Presto (la finale A) avec les pures lumières du guidon.

Et il nous reste encore 3 journées de prévues pour faire des progrès.



Le 7 juin, c'est un stage. Il y a donc peut-être moyen d'apprendre les vraies ficelles du circuit.

Oui, mais...

Ce sera encore sans moi. Je devais faire changer les fenêtres de la maison. De l'argent était bloqué pour, mais je viens de passer tellement de temps dans mon garage à me geler, fesses, mimines et bout du nez que j'ai craqué pour une porte neuve et, surtout, étanche à toute intempérie. Pas de travaux à l'arrache, ni au black, je suis encore moins compétent dans ce domaine qu'en mécanique moto. Les travaux sont réalisés vite et bien par des artisans hors pairs mais la facture arrive au mauvais moment. Elle est plus lourde que prévu : plus de sous, pas de stage, pas de roulage.

Heureusement, bonne nouvelle du côté de Nico son CR est quasiment prêt. Il attend encore les protections de carter commandées chez Bub Composite et il ne lui manquera plus qu'à se tailler une aile de requin, à monter des pneus neufs sur ses magnifiques jantes PVM achetées en commande groupée grâce au club et à Alcapoun. Pour le bac récupérateur, la protection de levier de frein et le PR 19, je lui propose de dépouiller ma 33.

Pour Tripou, l'essentiel est de ne pas faire de rayure, d'affiner encore et toujours le pilotage et éventuellement de dégrossir un peu les réglages sur les bases de mes comparaisons avec la 33.

Quitte à aller au circuit mes compères commencent aussi à songer à l'intendance. Ils ont tous deux un fourgon, VW pour Nico et Traffic pour Tripou. Il y a de quoi mettre du merdier. Tripou a l'essentiel : la tireuse à bière ! Il a aussi une servante de l'espace. Non, pas sa femme, mais une servante d'atelier, remplie du meilleur de chez Facom et autres outils magiques dignes d'un horloger croisé avec un orfèvre. Il a aussi la petite cuisinière de camping, car son camion fait aussi camping-car de fortune lorsque la moto n'occupe pas la place du lit : grand luxe ! Nico, lui, a une grande tonnelle de 3X8m. Avec celle des Tontons, cela nous permettrait d'avoir un



espace motos et un espace repas, accueil, bivouac. C'est l'occasion de la tester, voir, avant la course, si elle est complète. Il a aussi le frigo, deux grandes tables pliantes, des chaises, une machine à café. A priori, on va être bien. De mon côté, pour le jour J, je n'aurais plus que le compresseur, la machine (manuelle) à pneu, l'équilibruse, le panneautage, le derrick, en plus de la tonnelle, à ramener. Ce n'est déjà pas mal. J'ai un grand plateau, mais le plus petit (et le plus beau) monospace du marché (d'il y a 10 ans) : un Multipla (mon deuxième).

D'ailleurs, dans l'intendance, il y a aussi l'assistance : les copains, quoi !



Pat a confirmé : il veut être de la fête et oublier les déboires de 2011. Par contre, il viendra tout seul le vendredi soir, après le boulot. Pour Olive, c'est la même, mais il partira le matin. Ceci dit, il a le guidon champêtre et aime à se promener parmi les routes tortueuses de nos campagnes, bercé, dans une conduite tranquille, par le doux ronflement de sa paisible Guzzi. Il arrivera donc tard le vendredi, lui aussi.

Bonne nouvelle aussi, Fanfan confirme également. Cet homme a des mains en or, le sens pratique au firmament, surtout, dans les situations d'urgence typiques des courses d'endurance. Il est le mécano fidèle de presque toutes les courses des Tontons et, à raison d'au moins une par an depuis dix ans, il a accumulé de l'expérience, dans la joie, mais aussi, dans les emmerdements. Dans ce domaine, les souvenirs de 2011 sont encore vivaces.

Ça va le faire !

Oui, mais...

J'avais oublié de vous dire...la passion a ses raisons que la raison ignore et pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué.

Je trouvais que ça ne faisait pas beaucoup de roulage une endurance à trois : 20' de roulage libre, 20' de qualif, 2 relais de 40'. Tout ce bataclan pour 2 heures de roulage, c'est deux fois moins qu'une journée au Bourbonnais avec le VCF...

En plus d'avoir la passion compulsive, je l'ai un peu boulimique. Du coup, j'ai eu une super idée en finalisant mon inscription sur Engagé-sport : je me suis inscrit à ma première course de vitesse.

Et oui, au Ducati Club de France, on a la passion de la vitesse, mais pas seulement en Endurance. Du coup, en plus des deux fois 300 miles du dimanche, ils proposent 4 courses de vitesse en deux manches chacune. Parmi elles, il y a la catégorie Vecchio réservée aux moteurs à deux soupapes à carburateurs, de moins de 750 cm3 pour les distributions par courroies crantées et plus pour les distributions par couples coniques ou tiges culbutées (Guzzi). En gros toutes les Ducat's des années 70 à couples coniques d'abord. Mais, elles sont devenues tellement prisées par les collectionneurs que les barbus du DCF les revendent pour financer leur saison.



A 20000€ le bout, on les comprend. Reste les Pantah 500, 600, 650 à courroies, les TTF2 (600), TTF1 (750), F1 (750), 750 sports à courroies des années 80 et pour finir les 750 SS carbus du début des années 90.

Ça tombe bien, au fond de la grange, j'ai un petit bitza récupéré à la fin des années 90 déjà bien transformé qui mélange cadre, carbus et habillage de Pantah de 82 avec un moteur de 750 SS de 92. Il est passé à la piste pour mes débuts en se mariant avec la partie cycle d'un 600 SS épavé par mes soins.

Cette année, peut-être à cause de l'anniversaire qui approche (11 juin) et des 50 qui se la ramènent (48), je veux du souvenir et non du rêve. Je veux du concret, je veux tout faire, tout en même temps, tant qu'il est tant.

Oui, mais...

Elle n'est pas vraiment prête pour la baston, la petite bécane. C'est bien joli de faire le malin aux Iron-Bikers en tournant autour des vieux brêlons. Au DCF, les pilotes ce ne sont pas des manches. Malgré les crânes vierges, les barbes blanches, il y a des as du guidon, toujours partants pour la baston. Il va falloir mettre au moins la meule aux normes FFM, enlever la crasse, fiabiliser le tout. Ça sert à rien d'y mettre un 900 avec des carbus de 40 c'est hors règlement, donc on oublie le gain de puissance pour compenser le manque de niveau. De toute façon, on est déjà le 7 juin...Course le 6 juillet.

Ça commence à urger...

Pas de panique, je suis prof d'EPS en lycée et les cours s'arrêtent le 9 juin pour cause de BAC.



La mission est « simple » :

- Faire réviser le moteur du 750 SS de la course de 2006 déjà aux normes FFM (vis freinées, carters protégés). Ça tombe bien, il est déjà démonté pour cause de réfection du cadre SS chez RC3D et le bras oscillant est déjà dessus avec sa chaîne et son aile de requin...Allô ? Twin Passion ? Pas de rendez-vous, ¾ d'heure pour aller à Chartres, 10' pour changer les courroies, 60€ et voilà une prépa moteur au top ! Chacun son métier et ce n'est pas demain que je vais expliquer le sien à Christophe !
- Virer l'autre 750 du cadre Pantah. Ça tombe bien, le joint d'embase du cylindre horizontale commence à affirmer une porosité proche du goutte à goutte.
- Remonter le 750 révisé, le vidanger, remplacer filtre à huile et bougies
- Changer l'amortisseur pourri d'origine SS pour le remplacer par un Ohlins à chape réglable (origine SSIE) qui traîne quelque part dans une caisse depuis deux ans. J'espère ainsi gagner un peu de garde au sol, car depuis la pose d'un cantilever à la place des doubles amortisseurs d'origine et de roues de 17 pouces en lieu et place des vieilles 18, ça frotte grave malgré mon poids plume.
- Remplacer le bac récupérateur complètement percé pour les mêmes raisons par un modèle Radical Ducati d'occas qui attend un autre projet
- Changer les pots Mecatonic défoncés et rouillés par des GMP plus relevés (en stock depuis 10 ans)
- Remettre une roue arrière (les pneus dates de 2016, mais ils étaient neufs aux Iron-Bikers et vu ce qu'on roule dans cette manifestation...donc pas d'achat)
- Juste un dernier truc potentiellement chiant : resurfer le réservoir en poly à l'endroit de la trappe. Même s'il n'y a que 2 fois 10 tours à accomplir, le résé fait à peine 12 litres ras la gueule et fuit copieusement sur l'angle dans ce cas. Un peu de fibre en perspective...



Tranquille ! En deux jours max c'est torché !

Oui, mais...

Pendant ce temps-là, les potes roulent et pendant que je bricole, j'ai l'œil rivé sur le portable pour avoir de leurs nouvelles. Il est à peine midi...ça se complique ! Dès le matin Nico a eu des remontées de bulles dans le vase d'expansion. Il a stoppé de suite. Ça sent le joint de culasse.

La Voxan'traide n'est pas une légende : il roule avec le CR de Tripou, mais un peu tétanisé par l'obsession de ne pas abîmer l'œuvre d'art.

Le moral a pris un bon coup, mais la journée est instructive au niveau pilotage : ça freine mieux tard au « Trop tard » et ça va mieux vite au « Trop vite », il n'y a plus de « Sanglier » qui sort du « Buisson » ...

8 juin, deuxième jour. Mes compères alternent sur la 363 mais, lors de sa deuxième session, Nico rentre précocement aux stands : perte de puissance à mi-gaz.

Là, ça commence vraiment à sentir le sapin, genre mélèze avant la première neige...J'ai les narines offusquées par les effluves putrides de la pré-course de 2011. Le Pantah va attendre un peu. 2 motos sur 3 en panne. Si ça se trouve, on va devoir courir à la française avec la Black. Je me demande même si la 33 ne pourrait pas faire le mulet...sauf qu'elle n'est absolument pas conforme au règlement FFM ! On en n'est pas encore là. Enfin, pas encore...

Très vite, les verdicts tombent :

Pour Tripou, pas de panique ! Il pose la meule chez TMV : la distribution c'est un chouille décalée sur un cylindre !?! Ce n'est pas grave, paraît-il ! Les soupapes n'ont pas été jusqu'à regarder sous les jupes du piston. Pas de dégât, si ce n'est pour le compte en banque de Tripou. La 363 re-roule dès le week-end suivant à Issoire : tout est rentré dans l'ordre.

Ouf !

Oui, mais...



Pour Nico, ce n'est pas la même ! Déjà, l'homme n'est pas un enseignant payé à ne rien faire. Il a un vrai métier, lui ! Il faut qu'il trouve le temps de démonter car, pas question pour le budget, de passer par un pro. En plus, la vie n'a pas fait que des cadeaux ces derniers temps, il faut mettre de l'ordre et, dans le garage, pour commencer. Le moteur fini par tomber au moment où la 363 reprend la piste : gens qui rient d'un côté, gens qui pleurent de l'autre. C'est bien d'augmenter la compression mais ça sollicite le joint de culasse...Le mieux est l'ennemi du bien qu'il disait.

Ça commence à devenir gonflant les leçons de vie...pas moyen de rester ado dans ce pays !

On est le 16 juin, c'est encore jouable, mais il va falloir jouer serré entre la commande des pièces, contacter Manu pour avoir les couples de serrage de la culasse (adaptés à la compression modifiée par re-surfage du plan de joint), refermer, remonter le moteur dans le cadre et le reste autour.

Normalement, on roule le 25 avec Team 18 au Vigeant. Au pire, on descend en Dordogne, Tripou et moi, le 23-24 pour lui filer un coup de paluche. Mais, pour ça, il faudrait que la Black soit prête... ainsi que le Pantah.

Heureusement, pour les surveillances du Bac, l'administration m'a un peu oublié : entre le 9 et le 22, juste 7 heures de surveillance. Vraiment payés à rien faire qu'il disait ! Alors, au boulot !

Les heures et les jours défilent comme autant de rayures sur la check-list du reste à faire :

Perçage des vis, déjà fait. Il suffit de remettre du fil à freiner partout avec la pince magique. Mais pourquoi, diable, y a-t-il autant d'orifice sur cette moto ? Tous des obsédés ces ingénieurs de la Sodemo !

Poses des récupérateurs de fluide : deux gourdes alu de chez Décathlon récupérées dans les objets trouvés du club de grimpe. Pose à la place de la batterie entre la bâche à huile et la roue arrière. Trois, quatre vieilles durites un peu raides, trouvées dans le bac « c'est bon pour la poubelle, mais on ne sait jamais » pour raccorder le tout au réservoir, au radiateur, au reniflard. Ça commence à faire du monde le long de la rampe d'injection mais le palonnier bouge librement si l'on fait attention quand on descend le résé...

J'ai un poly de secours pour la 33, dont un sabot récupérateur de fluide pas encore percé. Je démonte celui de la 33 et fait des doubles aux mêmes côtes de toutes les pattes de fixation. Une petite peinture dans le ton pour faire propre, perçage, collage des bouchons de tuyauterie. Tiens, je dois y aller souvent ces derniers jours, la caissière de Brico me fait des sourires de plus en plus commerçants.

Remplacement des repose pieds taillés masse Bouchardon (achetées à Paddy) par de vulgaires Robby achetées avec les platines du même fabricant à Alcapoun, il y a déjà un bail. C'est les mêmes côtes : coup de chance !

J'aurais pu m'arrêter là, mais même si je n'ai fait quasiment que rouler sous la pluie jusque-là. J'ai vraiment peur que la moto chauffe. Tant pis, je commande et pose un refroidisseur de quad. J'ai deux radiateurs d'huile additionnelles en stock. Un kit maison pour Voxan avec des conduites alus rigides. Je le trouve trop petit. Je préfère le gros radia d'Aprilia RSV4, mais je dois commander deux grosses durites tressées. Je coupe en deux la durite de retour d'huile entre le moteur et la bâche. Un petit tour au rayon plomberie pour le raccord et je fixe ça sous le radiateur d'eau.

J'aurais bien fait comme Sofie racing sur son Snipper avec le radia monté sur une araignée derrière une tête de fourche ajouré. Je me serais éloigné de la chaleur du collecteur. Je poserai de la bande thermique si j'ai le temps. En tout cas, je ne sais pas si c'est beau, mais je trouve que ça fait « racing », même si la place pour la roue sur les freinages maxi va être comptée...

Reste la coque racing made in Voxanie by Vitiello : retour à Brico pour de la baguette alu et confection à « main levée » de pattes de fixation « maisons ». Ce n'est pas de la finition Charles Laurent. Ça respire la formation littéraire dans l'ajustement, mais ça a l'air de tenir.

Reste le cosmétique. Car Tripou a mis la barre très, très haut. Je ne peux pas laisser tout ça brut d'atelier. On ne va voir que le déficit d'alignement des vis. Retour à Brico. Deux bombes de noir satiné plus tard, je pose avec un minimum de bulles (pour mon niveau) une magnifique bande bleu-blanc-rouge pour rappeler l'origine franchouillarde de l'engin et m'harmoniser un minimum avec la 363

Tout est Ok, à part le feu de position. On verra ça avec Fanfan dès qu'il aura un moment. Il y aura au moins quelque chose de réaliser par un pro...

Ouf ! On est...le 23. En route pour le Vigeant !



Seclin Motor show, c'était 60 000 personnes qui étaient venues voir la fête de la moto organisée par les commerçants de la plus grande zone moto d'Europe.

Cette année, l'enseigne Dafy moto a voulu associer des clubs et des associations à cette manifestation. Le choix et l'organisation a été confiée à Lamich et ses potes de la radio moto du nord « Kiqincoup tétoupal ».

Comme il y avait cette année les 20 ans du Roadster Voxan et les 100 ans de Citroën, il nous a proposé à Hervé et moi d'exposer des Voxan et des BFG sur un stand de 6m. Mais l'idée de faire un stand de « motos françaises » toutes marques confondues nous a titillé alors il a fallu se rapprocher du spécialiste des françaises, Thierry de Vadimof. Grâce à ses contacts nous avons pu réunir le samedi 14 françaises sur un stand qui est passé à 9 m, puis à 12 m.



Mariekawette travaillant vendredi après-midi, nous avons prévenu les participants qu'on arriverait vers 20 heures, Hervé et Didier (venu de Paris), eux, pouvaient les accueillir dans l'après-midi. Ça commence mal, Vendredi vers 16 heures les premiers arrivent et..... impossible de monter les barnums et de dormir sur place comme promis, du coup, tout le monde s'est rabattu chez Mary et Hervé à Genech, et on a fini la soirée au « relais de la cloute » en Belgique, endroit typique motard qui va fêter en Mai ses 50 ans d'existence. (On y démarre des Norton Manx et Cie en plein bistrot).

Didier a dormi chez Mary et Hervé, Mariekawette et moi avons hébergé Laurent, il y en avait des camions et des remorques dans la rue. Guy, lui était reparti sur Lille rejoindre son épouse qui profitait du week-end pour visiter Lille.

Samedi matin, le convoi de camion, camping-car, de motos et du side a pris la route pour Seclin.

Montage des 2 barnums prêtés par le relais de la cloute, d'un barnum de Dafy et enfin de celui des Kiqincoup.

Les motos exposées :

- 4 Barigo et une Sherco sont venues de Dijon avec Laurent Negra.
- 1 Gauthier 125 a été ramenée par Guy Mazurier de l'Oise.
- 1 Motobécane 125 et une 350 Terrot sont venues grâce à nos amis d'Armentières.
- 2 BFG solo étaient là aussi dont une venue de Paris (celle de Didier bien sûr).
- 1 BFG attelée à un GEP
- Et pour finir 3 voxan, dont la VX 10 de Marie toute neuve, achetée 10 jours auparavant et qui totalisait 33 kms au compteur.

Samedi midi, tout ce petit monde s'est retrouvé pour un barbecue sur le stand avec fût de bière, vins et cochonnailles ramenées pour l'occasion par chacun.

Morgan Govignon devait être interviewé le dimanche matin en live de Seclin pour son projet de courir en nouvelle Zélande sur une Voxan, comme le voulait le regretté Mig mais comme la radio n'avait pas pris son matériel pour faire des directs par téléphone, Lamich, responsable des programmes m'a demandé d'appeler Morgan pour annuler et reporter le direct à une autre fois. Dommage mais bon, ce n'est pas moi qui décide.

Samedi soir, les motos sont rentrées dans le magasin Dafy, certaines dans les allées du magasin, d'autres comme les BFG dans l'atelier, les françaises ont pris possession de Dafy.

Ensuite nous nous sommes retrouvés avec l'équipe de kicincoup pour partager nos barbecues. Le staff Kawa a partagé notre repas ainsi que les patrons du Zen, le troquet de la zone moto. Tout le monde a pu goûter au Morgon « cuvée Racer » de Jacqui.

Nous avons eu droit à un démarrage au kick après bien des efforts d'une vieille Bonneville et nous avons fini autour des lampes torches, qui nous ont permis de voir ce que nous avions dans nos verres et assiettes.



Dimanche matin, une fois les motos réinstallées, enfin quand on a réussi à toutes les retrouver (une Barigo était restée dans les allées au rayon cross) et après que Lamich nous dise que comme le temps était moyen, l'émission devait se faire sur Lille et qu'il FALLAIT RECONTACTER MORGAN POUR UN DIRECT ET VENIR INTERVIEWER MORGAN, Hervé et moi sommes donc parti avec le side sur Lille pour improviser à la radio pour parler Voxan et BFG mais aussi du projet de Morgan.

Arrivé sur place, une Indian, et un truc bizarre avec un moteur de GS, mais pas une BFG. Il s'agissait d'une BALLOIS, du nom de son concepteur, représentant de la FFMC59, moto fabriquée par ses soins avec comme cadre et boîte de vitesse, des parties de BMW série 2 et comme moteur une 1200 flat four de GS, une BFG avant l'heure. Les Citroën étaient en force pour une fois.

La BALLOIS nous a rejoint après l'émission, ça en faisait des motos atypiques.

Dans l'après-midi, une Voxan Street-Scrambler et une autre BFG attelée sont venues nous rejoindre.

Nous avons le plus grand stand de tous les clubs et associations présents et beaucoup de monde s'est extasié devant toutes ces belles françaises qui leur étaient inconnues, car le public qui vient à ces manifestations est plutôt jeune et non spécialiste de motos un peu atypiques et surtout françaises.

J'avais un peu peur de la réaction de ceux, venus de loin que je ne connaissais pas, car l'expo se faisait dans une zone commerciale moto et que certains avaient l'habitude de faire des vrais salons comme celui de Lyon ou Moto-Légende. Et j'ai été agréablement surpris car ils ont apprécié le fait qu'il y ait beaucoup, mais



beaucoup de monde, appréciés que les gens (qui n'étaient pas des connaisseurs car ils venaient majoritairement pour voir les promos des enseignes), étaient émerveillés de voir ces motos, et posaient beaucoup de questions.

Ce rassemblement inter club (Gauthier, Barigo, Voxan et BFG) a permis de rencontrer des passionnés, tous fous de motos françaises.

On s'est quitté en se donnant rendez-vous lors de nouvelles manifestations telles que les coupes moto légende.

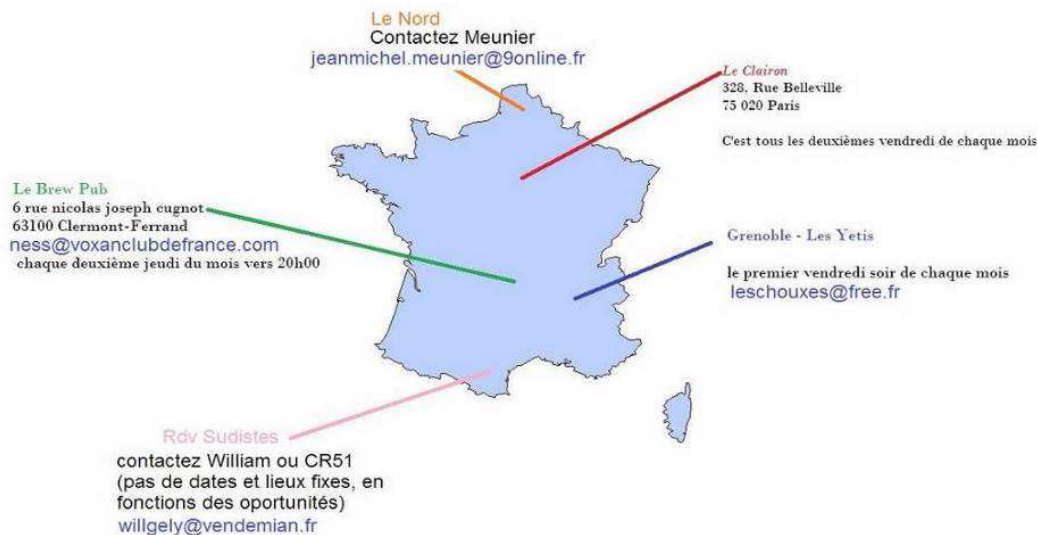
7 – Les réunions en région

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.

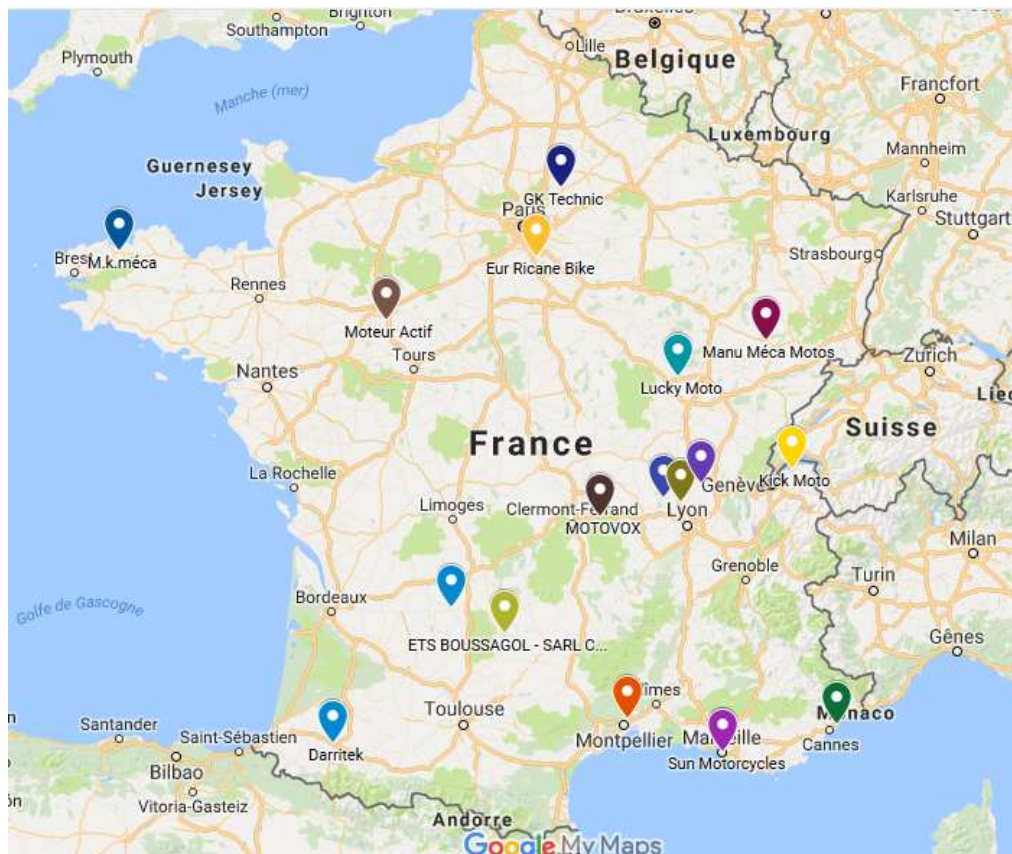
Pour les régions non mentionnées, merci d'envoyer un mail à bureau@voxanclubdefrance.com pour être dans la prochaine édition.

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	Evènements	localisation	Nature Evènements	participation VCF
23-24 Mars	Rallye	Cévennes		
06-avr	Youngtimers Festival	Monthery (91)	roulage de moto du siècle dernier	Espace Club lors de cette manifestation
26-27 et 28 Avril	Sportwin - FastFurous	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 - FastFurous	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	Monthery (91)	Manifestation café-racer et custom-culture	Participation club ?
28-29 et 30 Juin	Sportwin - FastFurous	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 - FastFurous	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 - FastFurous	Croix en Ternois	Courses de twin (vitesse et endurance)	Soutien du VCF à nos pilotes
4-5 et 6 Octobre	Sportwin - FastFurous	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

pour tous commentaires, ajout de date , ou informations :