



- Septembre 2019 – N°82

Le Voxan Club de France est orphelin

Didier Calet

Aujourd'hui j'ai perdu un pote, un ami, un frère et bien plus encore...

J'ai le cœur qui saigne, je ne réalise même pas encore quelle perte notre communauté vient de subir ni combien tu vas me manquer.

Je t'ai connu en 2001 lors d'une certaine manifestation où à la base quelques motards devaient se retrouver à Issoire pour soutenir la seule moto française.

Et ça a duré 18 ans...

18 ans de beaux et grands moments, de joie, de peine, de partage, d'amitié et d'aventure.

18 ans de club, de passion débordante, de projets autour de ces putains de moto que tu aimais tant, autour de ton engagement à sauver ces motos et à faire vivre ce club qui te doit tant.

18 ans d'amitié sincère avec toujours ce même plaisir de te revoir.

18 ans... ça fait beaucoup dans une vie, mais finalement c'est bien trop peu...

Je me souviendrai toute ma vie de cette visite de l'usine Voxan en Avril 2010 où nous étions quatre, avec le Jiv et le commissaire-priseur, à arpenter cette usine désespérément vidée de son personnel où le temps semblait s'être arrêté sur la chaîne de montage.

A chaque entournure de couloir, au bureau R&D ou sur la chaîne de montage nous avions les larmes aux yeux, larmes qui remontaient chaque fois que nous évoquions ce moment.

Mais aussi de cette joie immense que nous avons ressentie lors de la victoire de Manu au Moto Tour, car peu de gens savaient et savent encore à qui elle était dédiée, comme un beau pied de nez à la vie.

Dans une vie, ces émotions sont rares, on les partage avec peu de personnes et ça crée des liens inexplicables.

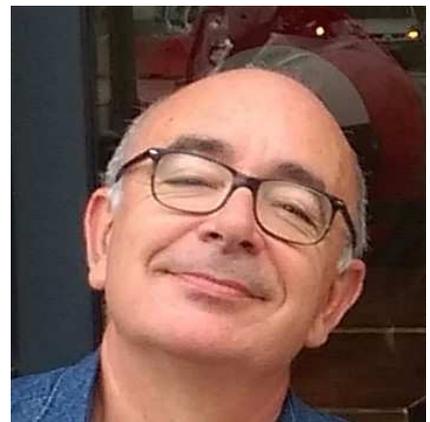
Ces émotions, je suis fier de les avoir vécu avec toi.

Ces émotions remontent ce soir et reviendront chaque fois que je poserai les yeux sur une Voxan en pensant à toi.

Sans toi ce ne sera plus pareil, un grand vide va s'installer dans mon cœur, dans notre cœur à tous et dans notre club...

Tu es parti trop tôt mon ami, bien trop tôt...

Samedi 7 septembre, Philippe Aller, Phil@ est décédé à l'âge de 61 ans.



Le VCF va fêter ses 18 ans, mais l'un de ses « parents », Philippe Aller, son charismatique représentant vient de nous quitter, et ce sera le cœur triste que nous allons nous rassembler en sa mémoire.

Cette année, retour dans le Massif du Sancy, au Domaine de Fohet. Situé dans un écrin de verdure, au cœur d'un vaste parc privé de composé de prairies et de bois, à seulement 1,5 kilomètre de La Bourboule, et 7 kilomètres du Mont Dore. Bref, au cœur des petites routes qui invitent à la balade ! La neige n'est pas invitée à l'anniversaire mais elle est capable de s'imposer. Bref, soignez vigilant !

Hébergement : 200 lits répartis dans des chambres de 1 à 7 lits avec sanitaires complets.

Pour le programme, il est celui du rituel de l'anniversaire, ce qui ne nous amène à aller user de la gomme sur les belles routes du coin. Nous sommes aussi nombreux à les connaître qu'à les aimer, avec des bitumes de rêve et des enchaînements de virages à n'en plus finir, au point d'en oublier qu'on est au milieu des plus beaux paysages de France, et parfois à cette période de l'année on rencontre aussi des aléas (feuilles mortes, branchages, voir un peu de verglas ...), alors plaisir de la conduite, oui, mais avec prudence s'il vous plaît.

C'est où ?

<http://www.domaine-fohet.fr/>



Ce salon est organisé par l'association MECATLAND Créée il y a 40 ans.

Après trois éditions (2016 2017 2018) ayant accueilli chaque année environ 2000 visiteurs le moto-club Mecatland et ses soixante bénévoles ont décidé de poursuivre cette aventure.

Motomorphose 2019 :

- c'est environ 20 artisans aux savoir-faire complémentaires qui viennent vous présenter le meilleur de leur production dans le domaine des préparations (préparateurs complets, sellier, peintre...)

- c'est une exposition de 15 à 20 motos dites singulières issues essentiellement de collections privées présentées dans le hall formant écrin.

Une moto 125cc neuve constituera à l'image des années précédentes le premier prix de la tombola grâce au concours des partenaires du club, professionnels ou non du deux roues.

-Cerise sur le gâteau cette année une marque est mise en avant et c'est la nôtre VOXAN qui ouvre le bal. Nous souhaitons exposer le maximum de modèles et toutes les propositions des Voxanistes seront les bienvenues afin de faire de cette exposition un succès. (Une salle entière sera dédiée à nos machines)



4e édition

Moto Morphose®

MECATLAND 2019

Salon des ARTISANS et PREPARATEURS

Artisans
Expo motos
Village moto
Buvette
Restauration

Entrée gratuite!

TOMBOLA
1er prix
1 moto!

Samedi 21 sept (14h-19h)
Dimanche 22 sept (9h-18h)

Espace Béraire - La Chapelle Saint Mesmin (45)

www.motomorphose.fr - 06 48 37 79 65



INFOS pratiques :

- Horaire d'ouverture : samedi 21 /09 de 14h à 19h et dimanche 22 de 9h à 18h
- Entrée gratuite.
- Lieu : Espace BERAIRE
45380 LA CHAPELLE ST MESMIN.
- Web : www.mecatland.fr et Facebook (Motomorphose 2019)

La partie technique du forum est l'une des plus active, prouvant que nos Voxan roulent toujours. Parfois certains posent des questions auxquelles les réponses sont accessibles directement dans une autre partie du site, en effet n'oubliez pas que le site comporte de nombreuses rubriques en plus du forum. En page d'ouverture du site vous avez ainsi le choix dans le sommaire de choisir la rubrique "technique" puis la sous rubrique "documents techniques". Là se trouvent différents tutoriels permettant des interventions de réparations ou d'entretien de nos motos.

D'autres avant moi avaient mis des documents, j'en ai ajoutés récemment concernant les pompes à essence, les changements de régulateur, les problèmes de tiges d'embrayage, les indicateurs de température de liquide de refroidissement.



Assemblage pompe à essence (sauf VX10) Ed 01 Février 2017 CR 126/mazden / Com Tech

Assemblage pompe à essence (sauf VX10)

Le club est en possession d'un nombre assez important de pompes à essence en pièces détachées, permettant soit de réparer celles défectueuses des adhérents, soit d'en remonter des complètes. Jean Paul NELOU (CR 126) voulait monter un réservoir de plus grande contenance sur son Scrambler, il a choisi d'équiper ce nouveau réservoir d'une pompe neuve pour garder le réservoir d'origine tout équipé prêt à remonter.

Toutefois dans le kit livré, quelques pièces manquent:

- 2 vis CHC M8 x 65 de fixation de la pompe sur le support
 - 2 rondelles (caoutchouc) pour le montage des raccords rapides sur le support de pompe (info notice d'assemblage)
 - 2 vis M4 x 12 et 2 rondelles DHL pour le maintien du pressostat sur le support.
 - 1 petite vis Parker identique à celle fournie pour fixer la masse sur le filtre à essence
 - 2 colliers à serrer (ou à visser) 11.3 et 11.8 pour raccorder le filtre à essence sur la pompe et sur le support.
- Autres info : 2 taraudages ne sont pas fait sur le support pour les vis de maintien du pressostat (diam M4 - 70). Manu, chez qui est le stock de pompes, usinera ces taraudages avant expédition.

Étapes du montage de la pompe:



1) Passer le câble dans la base du flasque, attention au sens de passage: les connecteurs blanc et noir sur le dessus du flasque (intérieur réservoir).



Changement de la tige d'embrayage suite à usure. Ed 01 décembre 2017 CR 126/mazden / Com Tech

Le symptôme.

Lorsque les vitesses sont difficiles à passer, le point mort difficile à trouver moto arrêtée moteur tournant, si de surcroît la moto à tendance à avancer à l'arrêt vitesse engagée malgré le levier d'embrayage tiré et que celui-ci ne vient pas totalement en butée contre la poignée au guidon, il y a de forte chance que la tige d'embrayage soit usée.

Cette usure diminuant sa longueur même de très peu provoque une course plus importante du piston du récepteur d'embrayage situé sur le carter du pignon de sortie de boîte de vitesse qui vient en butée au fond de son logement, bloquant le levier d'embrayage avant la fin de sa course normale.

L'intervention.

Le démontage du cylindre récepteur en dévissant ses 3 vis (aucun danger de fuite ou de pièce qui tombe) permet de vérifier si, alors, le levier vient bien en butée contre la poignée du guidon, si c'est le cas, le problème vient bien de l'embrayage, après il faut vérifier l'état de la tige, voire de la butée elle-même.

Attention lorsque le récepteur est démonté de ne pas pomper plusieurs fois avec le levier d'embrayage, car le piston du récepteur risque de sortir complètement et le liquide de s'écouler. le piston se rentre aisément en le repoussant à la main après chaque action sur le levier.



Récepteur d'embrayage déposé

Tige d'embrayage en place

Dans un premier temps il faut déposer la tige d'embrayage simplement en la tirant vers la gauche jusqu'à sa sortie complète. Il faut ensuite vérifier sa longueur et l'état de l'extrémité qui vient pousser le plateau d'embrayage pour débrayer (coté opposé au récepteur).

La longueur d'une tige neuve est de 317 mm.



Installation d'un thermomètre de liquide de refroidissement ED 01 décembre 2017 Pat69 / Vincent SS#80 / Com Tech (Poses effectuées sur Street Scrambler)

Première possibilité: pose de la sonde sur la durite (Pat69)

Montage du kit Trailtech 742-EH3 nommé "Contrôle température moteur, durite de 25 mm"

.Ce kit 742-EH3 comporte :

- Un capteur avec son support.
- Un afficheur qui peut être de « surface » (cas présent) ou de « tableau » et qui fonctionne sur pile. L'affichage est donc permanent et n'est pas rétro éclairé.
- Un adhésif double face au format de l'afficheur.

Capteur et afficheur sont raccordés par un connecteur qui sera à protéger. La longueur totale de câble est d'environ 1,10m. L'afficheur peut également être fixé par 2 vis (non fournies). Prix: environ 70 €(prix 2017) port compris pour le kit.

Temps passé : environ 7h, le plus long étant de trouver comment installer l'afficheur !



Installation d'un thermomètre de liquide de refroidissement ED 01 décembre 2017 Pat69 / Vincent SS#80 / Com Tech (Poses effectuées sur Street Scrambler)

Première possibilité: pose de la sonde sur la durite (Pat69)

Montage du kit Trailtech 742-EH3 nommé "Contrôle température moteur, durite de 25 mm"

.Ce kit 742-EH3 comporte :

- Un capteur avec son support.
- Un afficheur qui peut être de « surface » (cas présent) ou de « tableau » et qui fonctionne sur pile. L'affichage est donc permanent et n'est pas rétro éclairé.
- Un adhésif double face au format de l'afficheur.

Capteur et afficheur sont raccordés par un connecteur qui sera à protéger. La longueur totale de câble est d'environ 1,10m. L'afficheur peut également être fixé par 2 vis (non fournies). Prix: environ 70 €(prix 2017) port compris pour le kit.

Temps passé : environ 7h, le plus long étant de trouver comment installer l'afficheur !

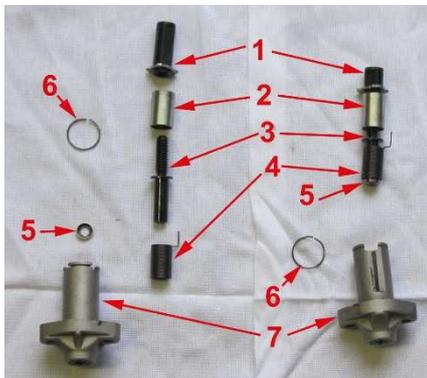


Trois autres sont prêts à être diffusés :

Changement de radiateur pour un modèle de Triumph Speed triple plus grand sur Road (possibilité sur Street, Scrambler et Black Magic



Changement des ressorts dans les tendeurs de distribution anciens ou nouveaux modèles



Modification tableau de bord des Cazeaux dont les aiguilles frottent aux cerclages



Une autre série est en attente de mise en page, pour une présentation standardisée :

Changement du préfiltre de pompe à essence



Réparation des fils de pompe à essence se mettant à la masse



Fabrication d'un porte bagage pour Café Racer



Démontage roue libre de démarreur pour réparation



La publication de tous ces tutoriels est pour partie due à l'envoi par certains d'entre vous de photos avec explications qui m'ont permis de les monter. Lorsque vous intervenez sur votre machine n'hésitez pas à faire des photos, joignez-y un texte explicatif et envoyez-moi le tout, je ferai une présentation pour publier votre expérience dans le dossier technique, ainsi vous contribuerez à solidarité entre adhérents.

Il est nécessaire tout d'abord de vous présenter la nouvelle catégorie que propose l'organisation du Sportwin : Cybertmotrad

Cette catégorie correspond à une certaine conception de la course : *“Pour garder l'esprit de la coupe et éviter la course à l'armement, le staff technique impose des règles aux bicylindres multi soupapes : la cylindrée de 701 à 1000 cm³ et le prix neuf des motos. Avant 2006 il est limité à 20 000 € et de 2006 à aujourd'hui à 15 000 €. Les Ducati 999 R et les Panigale ne sont pas homologuées. La Coupe s'ouvre aux Aprilia RSV, Honda VTR, Suzuki TLR, Voxan, etc... et bien sûr aux Ducati 748, 749, 821, 848, 916, 939, 996, 998, 999. Cette liste est non exhaustive, un visa de la commission technique validera les motos et prototypes.”*

“Pour sa dixième année, la coupe Sportwin crée une nouvelle catégorie, qui permet de faire rouler des twins multisoupapes. À quelques jours de la première épreuve à Alès, arrêtons-nous sur ces nouvelles motos telles que Voxan, KTM, Aprilia, Ducati...ainsi que leurs pilotes, prêts à en découdre avec les TwinMax et les TwinFast.”

ALES :

Retour sur ce 1^{er} week-end de courses à Alès en STORTWIN : GENIAL !!!!!!!

Le départ vers le circuit partait pourtant mal avec un trajet du jeudi après-midi sous des trombes d'eau entre Florac et Alès.

Heureusement je retrouve sur place une équipe de copains qui font l'endurance ASPI du dimanche après-midi. Nous avons un box pour le week-end. Ce sont des pilotes du LLP Team qui organisent des roulages. On a commencé la compétition en 2011 avec Christian Cornelis en Promo-Découverte, cela crée des liens.

Nous ferons un échange de bons procédés pour l'assistance.



Heureusement le vendredi matin il fait grand beau et la piste sèche dans la matinée. Je prends 4 séances d'essais libres pour valider les dernières modifications du café et tenter de faire descendre le chrono. La moto tourne comme une horloge et je termine la dernière session de la journée en 1'30”.

Je règle ensuite les aspects administratif et technique avec l'organisation du Sportwin, ils sont vraiment très sympathiques et ravis de voir arriver un café racer. Je profite de l'instant pour discuter avec les pilotes et je me rends vite compte que mon chrono va être juste pour être en milieu de paquet.

Samedi matin, 1^{ere} qualif, je pars en fond de parquet et j'attends un trou pour tenter de claquer une pendule mais les bonnes roues sont parties devant. Je ne fais pas mieux que 1'29.7” et me place 20^{eme} sur 28.

Samedi après-midi, 2^{eme} qualif, je pars en milieu de paquet pour essayer de trouver des roues pour m'emmener. J'améliore d'une seconde pour finir en 1'28.7” mais je ne gagne qu'une place. En fait tout le monde a amélioré. Je vais donc prendre le départ en ligne 7 à la 19^{eme} place.

1^{ère} course : 14 tours

Je prends un bon départ et gagne 4 places. Une belle bagarre dans le dernier tour pour conserver la 16^{ème} place avec un ducati 1098 hypermotard. Et une petite seconde gagnée avec un chrono de 1'27"



2^{ème} course du dimanche : 18 tours.



Je prends là aussi un bon départ et termine le 1^{er} tour à la 13^{ème} place. J'arrive à la garder jusqu'à la mi-course mais j'ai un peu forcé sur le physique pour rester dans les roues des copains qui roulent plus vite et je commence à le payer. Je me fais peur en rentrant la 1^{ère} et en bloquant la roue arrière à l'entrée du virage 2. Il faut que je lève un peu le rythme si je ne veux pas me mettre au tas. Je perds donc 2 places pour finir 15^{ème}.

Haute-Saintonge :

Ce coup-ci je pars avec ma fille Juliette de 11 ans pour faire l'assistance. Là c'est avec la canicule que nous avons fait le trajet du jeudi avec 45°C dans le Trafic.

J'arrive sur ce circuit de Haute-Saintonge que je ne connais pas du tout.

"Il se situe en Charente-Maritime au nord-est de Bordeaux. Il fait 2,2 km de long pour 11 à 15 mètres de large. Très rapide, il comprend deux lignes droites de 650 mètres et sept virages. Il a été pensé et souhaité par Jean-Pierre Beltoise." Ça, c'est pour la partie Wikipédia.

Le soir, découverte du circuit à pied et dans la bonne humeur, afin de voir déjà dans quel sens ça tourne.

Conclusion : c'est bien vallonné avec 2 freinages en bout de lignes droites sans trop de visibilité. Il va donc falloir prendre des repères et les bons. En paquet sur les premiers tours, cela devrait être riche en sensations.

La météo annonce 2 jours de pluie. Samedi, les 2 qualifications et la première course devraient se faire en wet. Je décide donc de prendre 4 sessions pour le vendredi : 2 le matin où il devrait pleuvoir pour de vrai et 2 en début d'après-midi où la météo devrait s'améliorer.

La météo a dit juste, je passe le vendredi trempé toute la journée mais je trouve de bonnes sensations sur le mouillé avec une bonne mise en confiance dans les freins et l'adhérence.



Samedi :

1^{ère} qualification :

Là encore, la météo ne s'est pas trompée et c'est sous une pluie fine que va se dérouler la 1^{ère} qualification.



Les séances de la vieille, passées sous la même pluie, payent car dès les 1^{ers} tours je fais un bon chrono qui fait parler de la voxan : j'ai même pendant un court instant le meilleur temps puis pendant un temps un peu plus long le 3^{ème}. Mais les copains finissent par prendre confiance. Je termine cette 1^{ère} qualification à la 11^{ème} place sur 28 participants.

2^{ème} qualification :

Elle ne va rien apporter car c'est un déluge qui s'abat sur le circuit et tout le monde sort de piste. Personne ne peut améliorer avec cette météo. Je reste en 4^{ème} ligne et 11^{ème} position.

1^{ère} course 15 tours:

Je fais un départ prudent où je conserve ma place. Je me retrouve à la bagarre pour rentrer dans les 10. Je fais quelques tours derrière le # 26 que j'ai du mal à doubler. Du coup ça bouchonne un peu derrière. Je finis par le passer à l'accélération en début de ligne droite en passant hors trajectoire au milieu d'une grosse nappe d'eau. Ça bouge mais ça passe, je décide de faire un freinage plus tardif donc plus fort en bout de ligne droite pour que personne ne passe... mais je boque l'avant, relâche les freins, les reprends, j'élargis mon virage... Et je retrouve beaucoup de monde en sortie. On s'accroche avec le #26. Et après un petit jardinage, je perds quelques places pour me retrouver 16^{ème}. Jolie figure mais pas tombé 😊. J'arrive à regagner 2 places pour finir 14^{ème}. Ce n'est pas encore ce coup-ci que je serai dans les 10.

Une belle course riche en sensations!!!! Vivement demain après pour la 2^{ème} course.

Voici le podium : une belle équipe qui ne se prend pas au sérieux :



Samedi soir au Sportwin Convivialité et joie de vivre:

Pour ceux qui connaissent les soirées rallye du VCF, ils ne seraient pas dépayés. Apéro des régions, chacun amène une spécialité de sa région et on passe un bon moment.



2^{eme} course, dimanche:

Les photos parlent d'elles-mêmes 6 tours seulement.

Après un bon départ, je suis 8^{eme} à la fin du 1^{er} tour, je suis donc enfin dans les 10. Mais je suis un peu perdu sur la piste sèche, pas assez roulé pour avoir de bons repères je pense. Au 6^{eme} on croise nos trajectoires pendant qu'un collègue me passait à l'extérieur et j'ai peut-être touché les freins par réflexe pour l'éviter. Dans ce virage, plein angle, ça ne pardonne pas.

Le week-end s'arrête là avec le café chiffonné ainsi que mon pouce gauche. Les hématomes vont mettre 10 jours pour se résorber.



Mais le moral n'est pas entamé, la moto est en train de se refaire une beauté et sera prête pour la dernière manche au circuit Carol les 5&6 octobre avec la participation de Frédo alias HC3P sur la 33.

Si vous passez dans le coin, n'hésitez pas à faire un coucou.

Permettre au proto Café Racer de participer à 3 courses en Nouvelle Zélande cet hiver**Présentation du projet :**

Faire courir en catégorie BEARS, le proto Voxan sur 3 courses en Nouvelle-Zélande cet hiver, les 7 et 8 Décembre à Taupo, les 14 et 15, à Mainfield et le 26 Décembre, à la course sur route de Wanganui aux mains de Morgan Govignon, pilote expérimenté en courses sur route.

Ce proto Voxan a vu le jour au milieu des années 2000 grâce à la ténacité du regretté Philippe ALLER, ex président du VCF, qui vient de nous quitter.

Origine du projet :

En hommage à notre ami Fabrice Miguet dit Le Mig décédé lors de l'Ulster Grand Prix en Août 2018 qui voulait courir en Voxan sur les 5 continents. Il avait déjà à son actif l'Europe, (TT, Northwest 200, GP Ulster, Gedines...) et l'Amérique du Nord (Pikes Peak) et devait participer à la course sur route de Wanganui en Nouvelle-Zélande en Décembre 2018 ou 2019. Son pote, Morgan Govignon, a donc décidé de tout mettre en œuvre pour réaliser ce projet.

A quoi servira l'argent collecté ?

L'argent collecté servira à prendre en charge une partie ou la totalité de :

- l'essence de la moto en Nouvelle-Zélande
- 50% des frais de location d'un van pour les déplacements de circuit en circuit
- des fournitures diverses pour la moto sur place et si nécessaire à son retour
- l'essence pour acheminer la Voxan dans un port Anglais et son retour en France.

Notre équipe :

L'équipe engagée sur ce projet :

- Le Docteur Maxence Sonilhac, spécialiste du Tripate, crashtesteur de la perle d'Issoire
- Le Professeur Arnould, PDG emblématique de la joint-venture Manu Meca Motos, venu apporter son savoir et sa Voxan, un des 2 protos construits par l'usine
- Le Voxan Club de France, en grand amateur d'expériences scientifiques, ne peut rester à coté de cette aventure
- et bien sur le super road rider, Morgan Govignon.

Lien de la collecte :

<https://www.helloasso.com/associations/voخان%20club%20de%20france/collectes/une-voخان-en-nouvelle-zelande>



Une Voxan chez les kiwis : Premier contact.

Et soudain, tout devient réel...

Vendredi 30 Aout, aux environs de 20h, circuit du Vigeant. Après deux séances passées sur un vieux flat à découvrir la machine et le circuit, l'attendu Manu a fait irruption dans le paddock. Je le tiens, enfin, l'insaisissable ! Et je rembobine...

Cette idée de Voxan en Nouvelle-Zélande, je l'ai eue il y a précisément un an, dans le bateau qui nous ramenait du Manx GP.



Douze mois plus tard, je fais l'accolade au fameux Manu, avec qui je n'ai dû échanger pourtant que 3 ou 4 mails sur cette période, et autant de coups de téléphone... Mais il est bien là aujourd'hui avec la plus belle promesse qui ne m'ait jamais été faite : construire une machine prête à rouler et à partir de l'autre côté du monde, finir un truc qu'un copain avait commencé...

Joëlle et Dominique jouent les sages-femmes avec nous ce week-end, et il faut bien être 4 pour immortaliser l'accouchement. Avec précaution, nous sortons la Voxan du camion. Elle descend en siège, mais on y arrive quand même... ! Premier contact. Je l'ai dans les mains, légère, lisse. Manu, les pognes sur les hanches, contemple son travail. J'imagine les heures qu'il a dû passer dessus...

Tout ça pour la prêter à un mec qu'il n'a jamais vu. Et dans la tête du mec en question, c'est le bordel, car d'un seul coup, le projet devient réel, concret. J'ai beau avoir passé quelques heures à organiser, préparer, téléphoner, je n'ai rien fait d'autre qu'écrire ou parler. Je n'ai pas tourné une clé, pas monté un pneu, rien de noble, rien de matériel, que du virtuel. Et je ne suis pas habitué à ça, pas plus au fait qu'on me donne ou qu'on me prête.



Ce n'est pas de ma faute, mais j'ai été élevé comme ça, dans un coin où l'on prête volontiers, mais où on estime que se faire prêter, c'est devoir, et devoir être contraint. Je ne changerais pas les choses, mais j'ai toujours du mal à demander, à recevoir, et il faut vraiment que j'ai épuisé toutes les solutions pour accepter l'un des deux. Ça donne au « coup de main » une dimension exceptionnelle, miraculeuse.

Mais sur ce projet, tout est différent. Parce que je ne parlais de rien d'autre que d'une idée, d'une part, et parce que j'ai le sentiment que tous ceux qui nous aident à écrire cette histoire prennent également du plaisir. Pour la première fois, j'accepte d'être dépendant des autres, de devoir compter sur eux, et je dois avouer que ce projet est tellement cinglé que je n'ai pas le choix...

Je dois dire que quand Maxence m'avait parlé de l'esprit « club » du VCF, je n'avais pas saisi l'ampleur de la bienveillance et de la passion au sein de la « communauté ». De Joëlle et Dominique, venus pour la troisième fois cette saison me voir sur une course, à Frédéric Defrance que je ne connais pas et qui m'a spontanément proposé de démonter ses caches carbonés pour que je puisse passer le contrôle technique du samedi, en passant par Manu qui a redonné vie au proto et Maxence qui m'a trouvé des plans aussi improbables que géniaux,

tout, tout depuis le début va bien au-delà de la moto, de cette course, et de l'hommage que je voulais rendre à mon pote.

Quand j'étais petit et que mes parents me baladaient en side-car (BFG notamment...), on n'allait pas sur des concentrés, des courses ou des jumbos. On allait voir les « copains motards ». Alors oui, il y a une course au final, un projet, un tableau comptable, un classement, mais ce n'est qu'un prétexte. Un prétexte pour pouvoir s'offrir ce moment de vie, en partageant quelque chose d'unique, appartenant un peu à tous et à personne en même temps, puisqu'il existe uniquement parce que chacun y aura apporté sa propre pierre...



Je ne suis jamais monté sur une Voxan, et me voilà perché sur une pièce unique. Si je n'avais pas eu le sourire jusqu'aux oreilles, j'en aurai eu presque honte, hérétique !!! Mais elle est là, sous mon cul, elle vit, elle gronde, et nous filons vers l'apéro du Protwin pour présenter la belle et remercier Florence de Salve qui nous a accueillis dans son championnat.

Il faut dire qu'au départ, la moto devait être prête à la mi-juin, mais c'était sans compter sur un pépin de santé pour Manu et la fermeture de la boutique du peintre. Problème : Sachant que la moto doit rejoindre l'Angleterre avant le 24 septembre, qu'elle sera prête le 29 août, qu'elle n'a pas roulée depuis 9 ans, que vous ne la connaissez pas, veuillez trouver un lieu et une date pour vous entraîner en intégrant un délai suffisant pour la remettre en état en cas de problème...

Je n'avais pas du tout prévu de faire le VMA au Vigeant jusqu'à 10 jours de l'épreuve, encore moins de faire mes séances d'essais et de découverte de la machine au sein du championnat Protwin, mais quand les planètes décident de s'aligner, ma foi... En avant pour l'aventure !

Samedi matin, je n'en mène pourtant pas large. Au milieu des Panigale, RSV4 et Superduke, mon V72 fait pourtant bonne figure. Tapé à mort, propre comme un sou neuf, rendre une soixantaine de chevaux à mes



petits copains ne m'inquiète pourtant pas sur ce circuit technique. Par contre, le fait de rouler pour la première fois sur la machine lors des deux séances d'essais qualifs de 15 minutes, sachant que tout le monde a déjà bien limé le circuit (certains roulent ici depuis jeudi !), ça, ça me fait vachement moins rire !!!

Mais il y a le destin. C'est aujourd'hui, c'est maintenant, il faut savoir prendre ses responsabilités, et les risques. Le risque d'être malheureux en explosant la machine, mais le

risque aussi d'être heureux, à condition de ne pas reculer. Mais comme le feu de la pit-lane vient justement de passer au vert, la seule issue est d'aller de l'avant...

Je ne saurais pas la comparer à une machine d'origine, mais le proto est une évidence. Partie cycle légère, précise, moteur musclé sans être rageur, cette machine est une vraie bête de course. Alors que je m'attendais à quelque chose de rugueux, sec en moteur et souple en châssis (ben oui, je passe mon temps le cul sur des 4 cylindres japonais ou allemand !) je découvre une machine à l'image de ses formes : toute en rondeur. Vous avez dit coup de foudre ? Pas encore, car des petits problèmes de freins viendront perturber la première séance. Bon, certes, je me traîne lamentablement, mais entre la pression de ne pas la faire tomber et la découverte accélérée, pas facile de gérer.



La 2^{ème} qualif se passera beaucoup mieux, gagnant 8 secondes au passage pour me qualifier, dernier certes, mais qualifié, en 1'56. Ce n'est pas grave, je sais depuis longtemps que je ne suis pas un grand pilote de circuit, et je préfère passer pour un mauvais ce week-end plutôt que pour l'abruti qui a ruiné un projet et la moto d'un autre !!! Le potentiel est pourtant bien là, mais ça, je le verrais une autre fois...

Dans le paddock, le proto fait des heureux. Les spectateurs s'arrêtent nombreux pour la détailler, l'admirer, et d'autres pilotes viennent nous saluer et nous encourager. A ce titre, ceux du challenge Protwin ont vraiment été au top du respect et du fairplay, sur piste en dehors.

La course du samedi soir se passe bien, sur la réserve évidemment mais avec un plaisir grandissant au fur et à mesure que je découvre la bête. Seul l'embrayage, qui montrera des signes de fatigue à mi-course, m'empêchera d'en remettre une couche, mais l'essentiel n'est pas là. Apprendre, comprendre, prendre le temps d'aller vite, et aller au bout de ces rêves.



De rêveur, il en est apparu un ce samedi. Débarqué à la fraîche, Philippe avait fait le trajet pour voir le proto, parler du projet. A l'image de Joëlle et Dominique, j'ai saisi à nouveau cette passion pour la marque, cette envie de partager, cet « esprit » Voxan. Appareil photo à la main, il a pris la machine sous tous les angles, mais comme je devais également assurer les qualifs avec le vieux flat et mon rôle de pôpa - ma famille m'ayant rejoint-, nous avons repoussé mes questions sur cette machine à plus tard.



Ben oui, depuis le début j'entends dire que c'est Fil@ qui a poussé pour que ce proto existe, et du coup, j'ai mille questions à lui poser, d'historique, de technique, d'anecdotes... Mais son passage n'est que rapide aujourd'hui. On remet le cours d'histoire à plus tard, on se sert la louche en se donnant rendez-vous à l'anniversaire.

La suite, c'est un message laissé sur mon téléphone samedi 7 septembre pour reprendre l'histoire où on l'avait laissé, message qui n'arrivera que lundi matin faute de réseau, et d'un numéro que je ne pourrais plus appeler...

Alors, pour repousser la tristesse et enlever ce sentiment de trop peu, c'est à vous, à vous de me raconter cette histoire, à vous Voxanistes de faire perdurer cette passion, cette marque, sa mémoire.

Fil@ s'en est allé tenir compagnie à Mig avec bien trop d'avance sur le retard, mais je préfère les imaginer là-haut ensemble accoudés au comptoir, une bière à la main, à trinquer aux copains, aux rêves et à l'amitié quand la Voxan craquera pour la première fois, là-bas, la tête en bas...



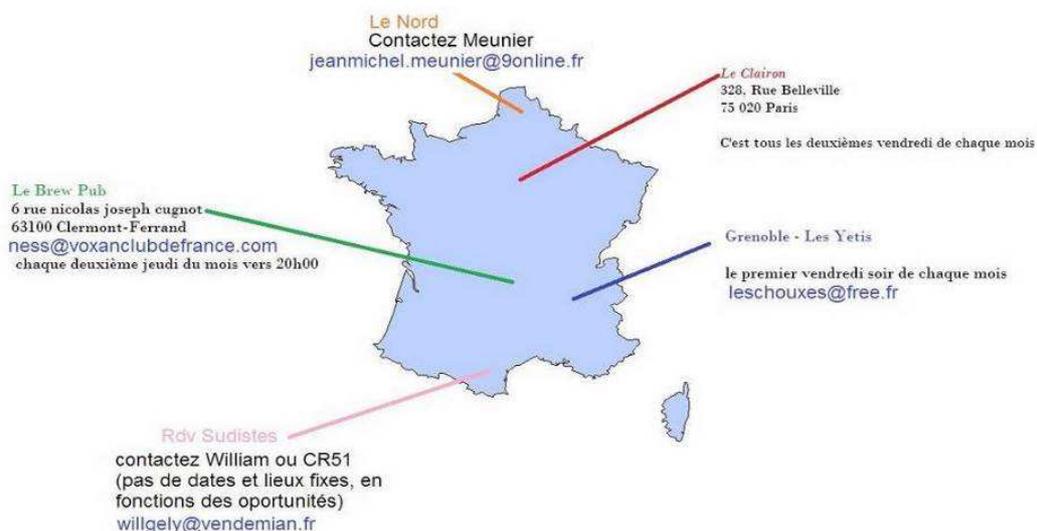
8 – Les réunions en région

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.

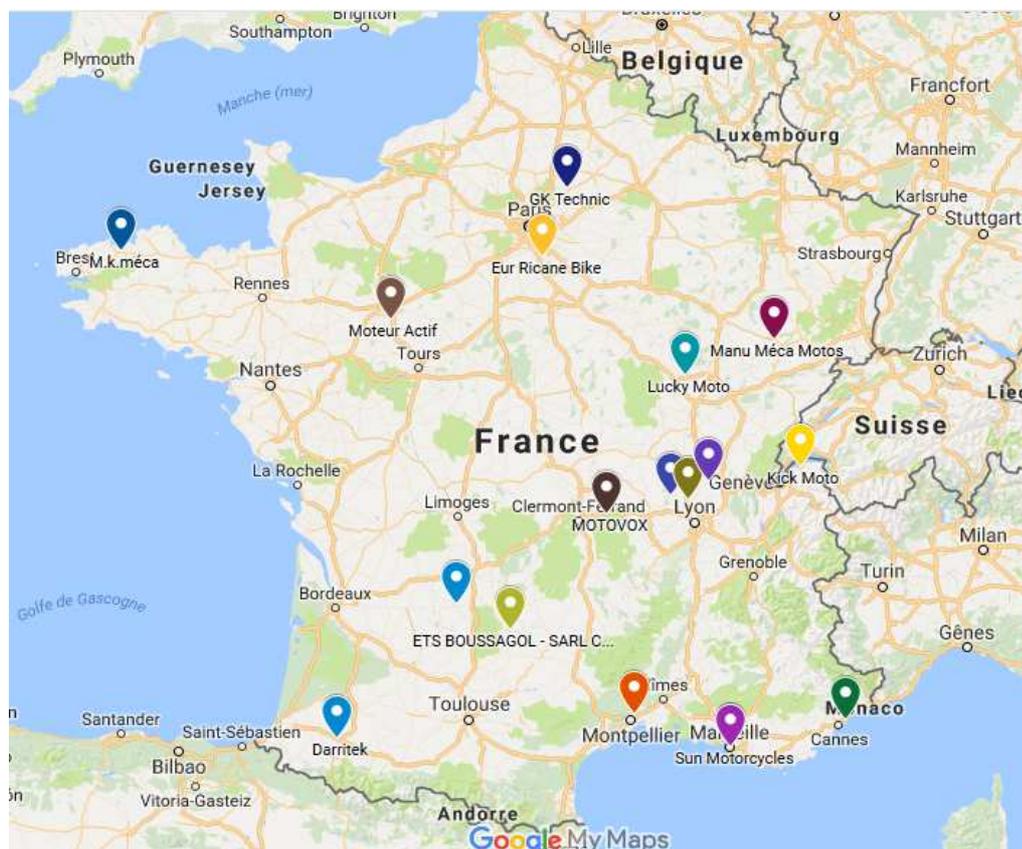
Pour les régions non mentionnées, merci d'envoyer un mail à bureau@voxanclubdefrance.com pour être dans la prochaine édition.

Les Rendez vous du Voxan Club de France

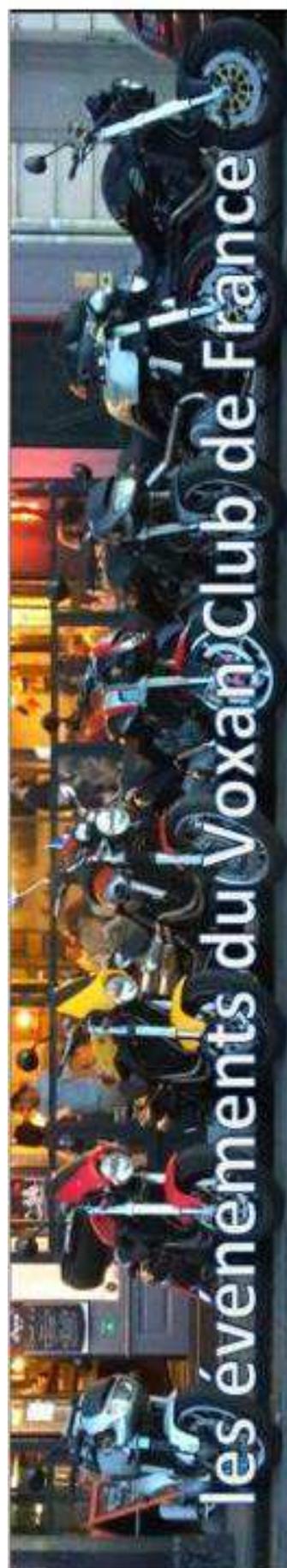


9 – Les « garages » Voxan

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	Monthery (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	Monthery (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		
20-21 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		
22, 23 et 24 Novembre	Salon Moto-Légende	Parc Floral à Vincennes 94	RdV annuel de la moto ancienne et des clubs	Espace Club lors de cette manifestation