

- 2022 - N° 100

**1 - Le mot du Président**

Patrice Brunet

Pour ce n° 100, nous avons souhaité une compilation de tous les articles des adhérents sur leurs perceptions de Voxan et du club après ces quelque 20 ans d'existence, voire sur les 20 suivantes !

Bien sûr tous ne sont pas des adhérents de la première heure et cela contribue justement à la richesse et diversité du club.

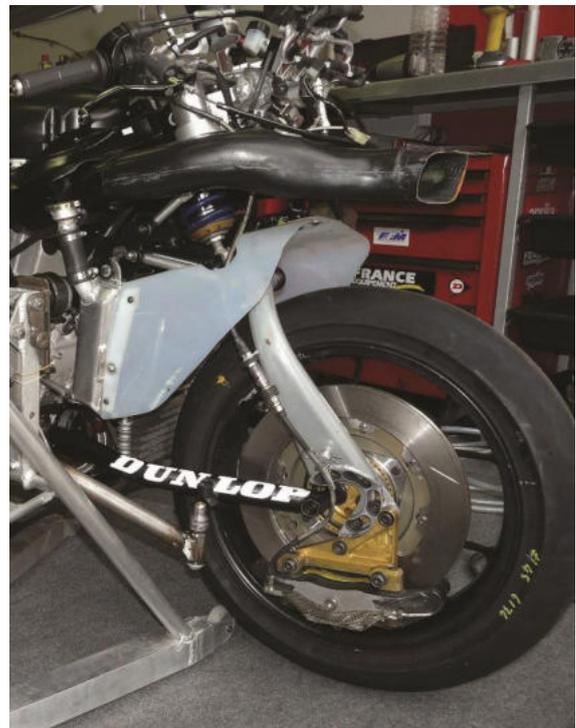
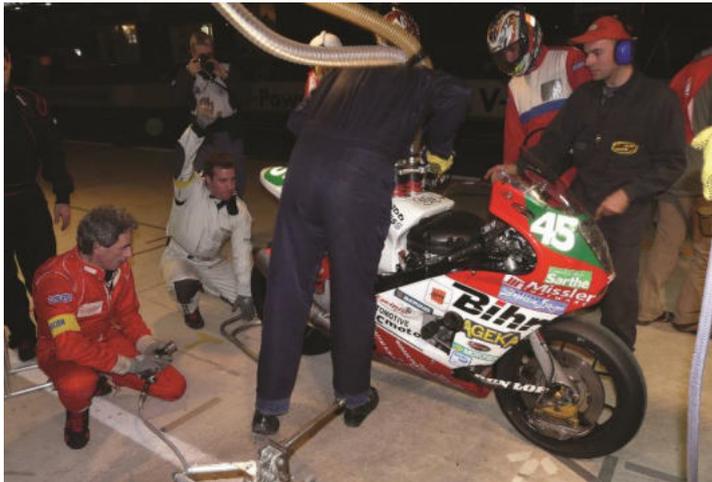
Nous avons bon espoir d'atteindre les 100 contributions pour ce n° 100, mais il y a plus de talent de pilotes que d'écrivains !, que tous ceux qui ont fait cet effort de narration en soient chaleureusement remerciés.

Tous les souvenirs sont donc publiés, les thèmes sont variés, pas de censure, tout ce que vous souhaitiez partager avec l'ensemble des adhérents est présent dans ce numéro. Et si par malheur, j'avais oublié la publication d'une contribution, me le signaler et je ferais un rectificatif (édition 2).

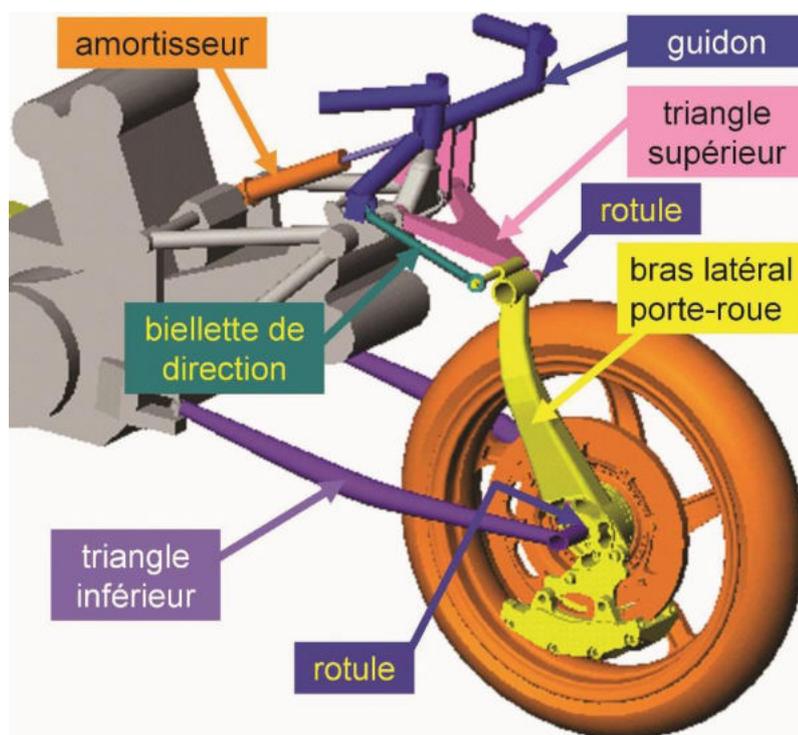
Bonne lecture à tous !

Si l'on a pu parler de serpent de mer à l'endroit de Voxan au moment où la commercialisation prenait du retard, on peut dire qu'il y a eu un serpent de mer dans le serpent de mer, une sorte de Graal, dont nous étions quelques-uns à rêver...

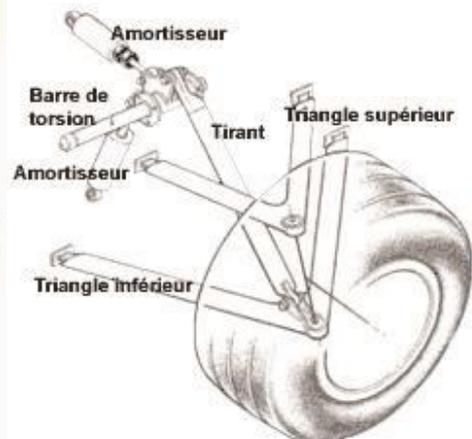
JBB ça vous parle ? Jean-Bertrand Bruneau, le créateur de la suspension triangulée équipant la Metiss qui coure en championnat du monde d'endurance. Elle a largement prouvé sa compétitivité en finissant 8eme du Bol d'Or 2006 par exemple et en gagnant régulièrement la classe « Open » bien qu'étant engagée par une équipe amateur.



Petit cours sur le fonctionnement du train avant triangulé JBB :



Par rapport au schéma des triangles de F1, la roue de la moto est tournée d'un quart de tour. L'idée géniale de Jean-Bertrand Bruneau a été de placer la roue au centre du triangle inférieur, ce que personne avant lui n'avait songé à faire. Ca s'appelle le talent.



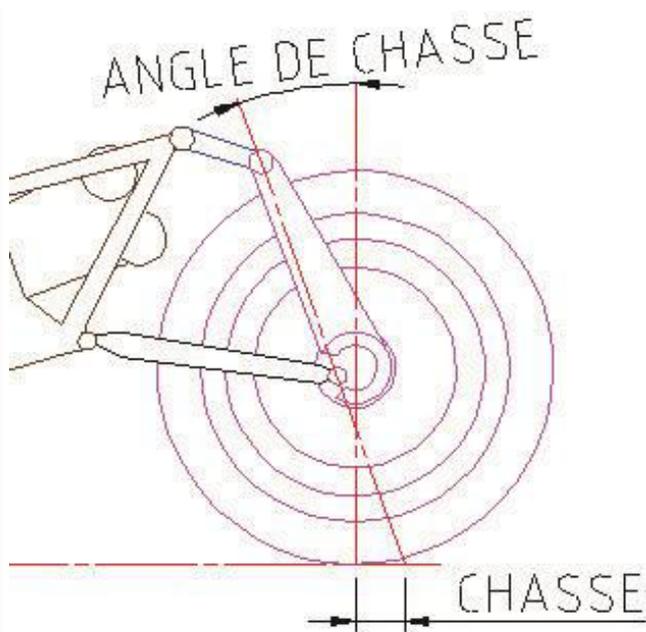
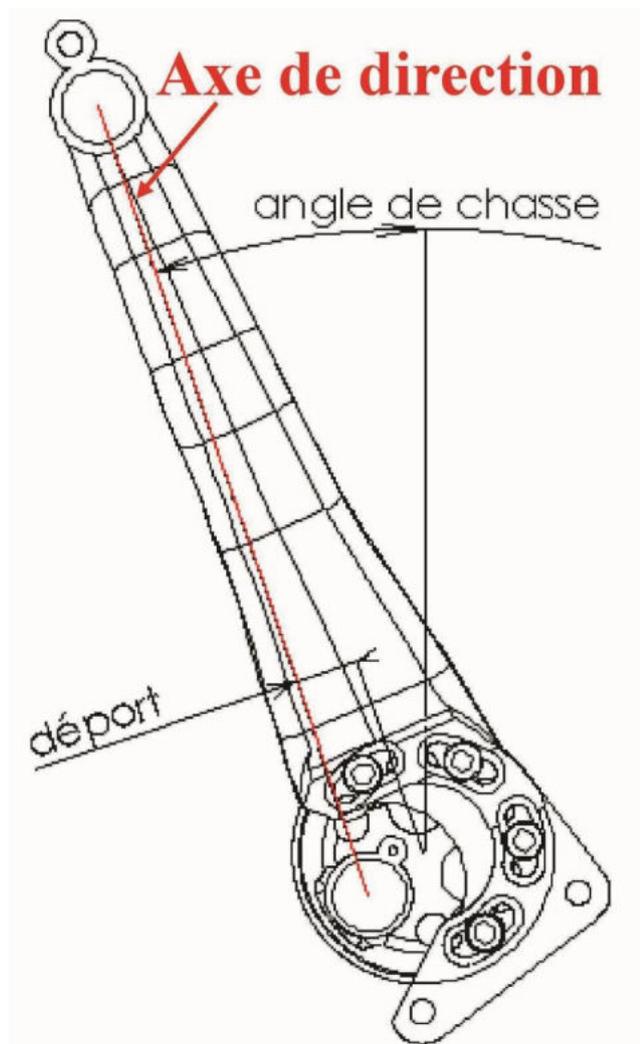
Toujours par rapport aux triangles de F1, très fins, les triangles JBB restent dans les mêmes proportions.

Ça s'appelle la classe, l'essence du design, « l'objet adapté à sa fonction » comme disait JBB. Inutile de sortir le bras « hulkien » de la YAMAHA GTS, massif car asymétrique, tout simplement moins efficace mais plus « vendeur » (quoiqu'assez inefficace de ce point de vue aussi d'ailleurs... ;-). Ça, ça s'appelle le marketing et c'est beaucoup moins « la classe »...

Les triangles supérieur et inférieur, fixés au châssis donc indépendants de la direction, assurent la suspension par le biais du bras latéral porte-roue et de l'amortisseur ancré sur le triangle supérieur tandis que la direction est assurée par la biellette fixée d'une part au guidon et d'autre part au bras latéral porte-roue.

Cette dissociation des fonctions suspension / direction est le grand avantage de cette technique car même en écrasant les freins à fond, vous gardez toute possibilité de diriger la moto où vous le voulez contrairement à la fourche traditionnelle qui assure en même temps suspension et direction, un mariage forcé pour le meilleur et surtout pour le pire !

JBB les a fait divorcer et n'a gardé que le meilleur.



Bref, JBB et son associé Yves Kerlo (célébrissime préparateur moto) proposent à Voxan, à l'époque repris par Didier Cazeaux, de créer une Voxan dotée d'un train avant JBB, ce qui était une idée absolument géniale.

Cette moto haut de gamme, créative, originale, qui faisait des étincelles en championnat du monde d'endurance mais pas que... championne de France Protwin 2002 avec l'@tomo, aurait tracté la gamme Voxan, redonné de l'élan, du souffle...

Malheureusement, Voxan n'a pas ou plus les moyens de développer cette nouvelle machine et ne fait que du neuf avec du vieux.

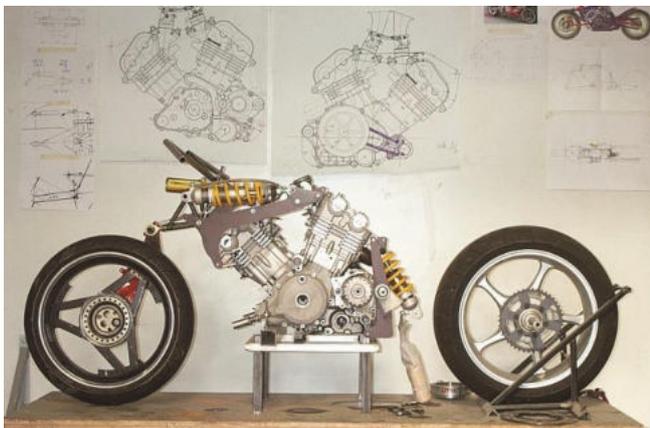
Didier Cazeaux ne donnera pas suite. Quel dommage ! Cette Voxan / JB était apte à redorer l'image de marque Voxan en berne en prouvant sa créativité et son dynamisme.

D'ailleurs ce projet faisait partie de la proposition de reprise de la marque par TRACETEL, comme me le confiera Jean EMERY, son directeur.



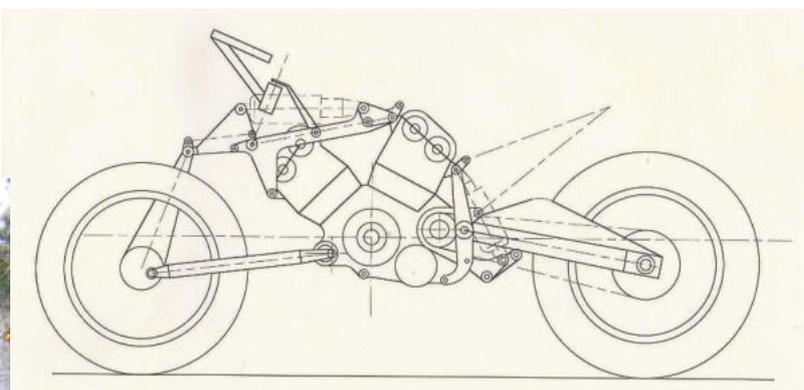
On ne refait pas l'histoire mais on peut la créer : je décide de reprendre le flambeau, la Voxan / JBB existera !

J'ai passé plusieurs années à raconter les motos françaises BFG, MF, Boccardo, Barigo... à travers VADIMOF ? et lorsque Voxan apparut, je me suis dit qu'on tenait le bon bout avec un Gardette investissant des millions de francs... mais 1<sup>er</sup> dépôt de bilan, reprise par Cazeaux...



Comme d'autres, je me suis investi pour médiatiser Voxan, j'ai participé à l'assistance des pilotes du club sur le Moto Tour en conduisant mon camping-car qui arrivait toujours le dernier au paddock (oui, il était un peu poussif... doux euphémisme... mais il nous a rendu célèbre ! ;-).

J'ai écrit moult articles sur les Voxan en compétition sur mon site internet pour compenser la médiatisation défailante de l'usine (en accord avec elle).



J'ai fait essayer la VX10 à Benoît Delépine (Mickael Kael de Groland sur Canal+) au moment de sa sortie et j'ai posté sur Youtube, mais cela n'a pas empêché Voxan de disparaître dans une vente aux enchères mémorable qui a effondré tout le monde...

Cette implication m'a valu d'être invité pour intervenir en direct sur le plateau de France3 Auvergne le soir de la vente aux enchères, un gros coup de flip intense !!! Ce n'était pas le moment de bafouiller !!!

Sur sa lancée « Moi Même Editions » avait décidé de raconter toute l'histoire de la moto française sur DVD depuis le vélocipède à vapeur de Louis Guillaume Perreaux jusqu'à Voxan en passant par BFG et Barigo.

J'ai adoré interviewer les créateurs de ces marques (pour LG Perreaux c'était trop tard...), les écouter raconter les péripéties rocambolesques qui ont jalonné leur aventure, des héros qui ont tout donné pour réussir où les « grands » Peugeot et Motobécane ont chuté et je suis vraiment fier d'avoir gravé leur parole pour l'histoire.

En fait, le message que veut faire passer « VADIMOF ? » est simplement « regardez, en France aussi on a fait des motos intéressantes ! », et après avoir décortiqué les échecs de la moto française, j'ai finalement eu envie d'en faire une aussi.

Extirper la Voxan / JBB des oubliettes de l'histoire, un merveilleux projet !!!



Laurent Lecomte, adhérent du VCF et surtout tourneur, fraiseur, ajusteur, se joint à l'idée pour lui aussi faire son propre prototype, ce qui me relancera car le montant pour mener à bien un tel projet est très conséquent.

Malheureusement, Jean-Bertrand Bruneau décède subitement le 27 novembre 2020 et nous perdons le technicien du train avant du même coup.

Que faire ??? Le projet évoluera vers un restylage du Street Scrambler, avec des vrais morceaux de tout ce qu'aime « VADIMOF ? » dedans !



Sortie prévue en 2023...

**Pour ceux que le génie créatif de JBB intéresse, un superbe livre écrit par Yves Kerlo est sorti en 2022 : « L'aventure JBB » aux Editions Café Racer 40€**

Mon amour pour Voxan et particulièrement le Café Racer a commencé en 04/2000 quand j'ai vu les premières photos et essais dans les magazines, 2 ans plus tard j'ai eu la chance de pouvoir en essayer un d'occasion chez le concessionnaire de Dijon et je me suis dit un jour j'en aurais un (à l'époque j'avais seulement 24 ans et pas les finances).

Quelques années plus tard je me suis mis à la recherche de ma belle, après beaucoup d'annonces sur le bon coin, je LA trouve enfin, un Café Racer Cazeaux de 2004 avec seulement 14000 kms, nous sommes en décembre 2015 elle se trouve en région parisienne un peu loin mais un copain habite sur Paris et va la voir pour moi, fait quelques photos et une vidéo de la moto qui démarre... Bingo le week-end suivant je prends le train en tenue de moto et mon pote me récupère à la gare pour m'emmener voir la belle. 2 heures plus tard me voilà reparti sur l'autoroute A6 (ben oui on est fin décembre et il pleut alors je fais au plus rapide).



Ensuite premier contact avec le club, puis premier moto légende ou j'ai pu rencontrer les premiers passionnés de Voxan, l'ambiance est bonne et festive, du coup j'essaie de faire au moins un événement par an (pas toujours facile avec les enfants et le boulot).



Quelques années plus tard (en janvier 2019), je refais une folie je trouve un Black vers Bordeaux, après plusieurs contacts téléphoniques on tombe d'accord sur le prix et le vendeur vend un porte moto alors je lui dis que je le prends avec.

Départ 5 h du matin le samedi avec un copain pour Bordeaux arrivés en fin de matinée on casse la croute et on se rend au rendez-vous. Le vendeur me montre tous les papiers et la remorque mais la moto n'est pas là, elle est dans un garage à quelques kilomètres. La moto sort de révision, on fait les papiers et me voilà reparti, sur Bordeaux.

Le temps est au beau mais les choses se gâtent vite et il commence même à neiger du coup je m'arrête et on monte la moto sur la remorque (on a bien fait car le reste de la route se fait sous la neige). Du coup retour à la maison vers 1h30 le dimanche matin.

Maintenant je profite de mes 2 belles surtout du café, avec des périples dans les Alpes, un GP moto en Espagne, et beaucoup de balades dans les Vosges et le Jura, en espérant pouvoir en faire encore beaucoup voire même en famille, mes 2 enfants et ma femme ont le virus de la moto alors ça devrait rouler...

A suivre

Ce 100ème numéro de notre magazine "V72° de passion", est l'occasion pour moi de m'adresser à vous, chers frères et sœurs voxanistes.

100, c'est aussi le numéro de série de mon Roadster du siècle dernier, sorti de l'usine d'Issoire en juillet 1999.

Une Voxan du VCF canal historique donc.

Impossible de résumer ici tout ce que j'ai traversé pendant toutes ces années.

Avec ses moments d'émotions, de colères, de bonheurs et de malheurs partagés, d'incroyables histoires de solidarité et d'engagements de motard militant.

Les valeurs fondamentales qui sont à l'origine de la création de cette atypique association qu'est le VCF vont bien au-delà d'un simple moto-club.

Tout au long de ces années, nous avons su rester unis et solidaires, c'était pour fil@ et moi une priorité, une fierté.

Des séances de mise sous pli et affranchissement du vendredi soir au Clairon par des dizaines de VCF's bénévoles à la version numérique d'aujourd'hui, notre magazine a su évoluer au fil de ces 21 années.

Une inquiétude cependant : La moyenne d'âge de nos adhérents tend dangereusement vers plus l'infini.

C'est pourquoi je vous invite à convaincre les jeunes motards passionnés de votre entourage à nous rejoindre afin d'assurer l'avenir de notre si belle aventure.



La "voxanite aiguë" étant contagieuse, je ne doute pas que vous saurez les contaminer.

Sylvain, VCF 002, sang pour 100 Voxan Club de France.

J'ai découvert Voxan comme beaucoup d'entre nous au Printemps 1996 avec les premières photos dans Moto-Journal puis la présentation au GP de France au Mans

Je suis parti dans la foulée travailler et habiter en Italie et j'ai suivi le développement de loin (physiquement), mais de près (je récupérai toute la documentation lors de mes retours mensuels) et enfin le salon 1997 où je passerai le week-end et ramènerai le Café-Racer édition spéciale qui sera bien en vue sur mon bureau italien et permettra de nombreuses discussions avec les collègues, motards ou pas.



De retour en France, je laisse passer l'hiver, m'habitue à ma nouvelle résidence et j'achète mon Roadster en avril 2000, et je rentre sur Paris en septembre 2001 juste pour le salon, suivi de la manifestation à Issoire et la création du club.

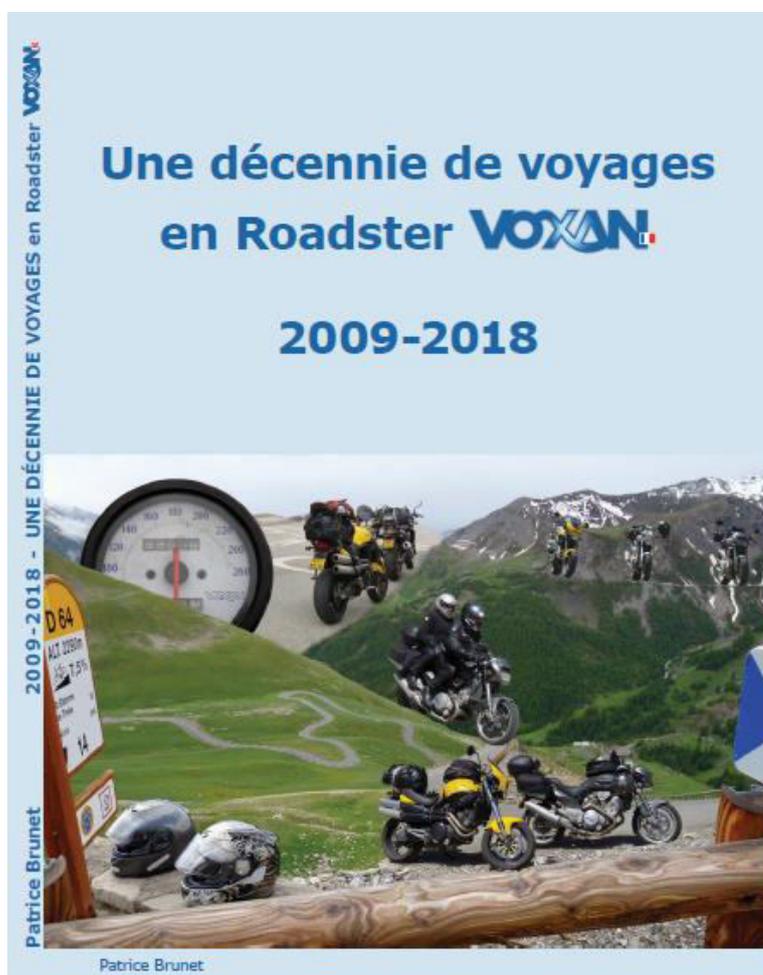
Pour moi, qui roulait seul depuis de nombreuses années, le club a été une énorme surprise avec une convivialité et une ouverture que je ne pensais pas connaître dans le monde motard.

Ce sera le début des rassemblements locaux et nationaux, les roulages, les rencontres, l'entraide, en fait une extraordinaire aventure humaine.

Le roadster est longtemps resté mon unique moto avec lequel je n'ai jamais hésité à voyager, seul ou en duo et dont la seule présence attirait inmanquablement les curieux / connaisseurs avides de connaître cette moto ou de me faire part de leurs connaissances via un parcours professionnel proche de l'usine !

Cette moto, la marque et le club m'ont tellement marqué que lors du confinement de 2020 j'ai mis sur papier une partie de ces voyages.

Puis à la retraite, je m'investirai un peu plus au sein du club et prendrai des responsabilités au bureau, mais cela sera l'objet d'un autre « billet »



Voici une petite bafouille sur Voxan et le VCF, en plus, le jour de mon anniversaire, que demander de plus ? ;o)

"M'intéressant à la moto depuis 1969 et l'arrivée fracassante des Japonaises modernes, j'ai toujours regretté ne pouvoir acheter une moto Française, entre les moyens et l'offre, il m'a fallu attendre la présentation de Voxan pour me reposer la question et lors de la présentation du Scrambler, je me suis enfin dit qu'il fallait sauter le pas.

J'ai revendu mon Espace afin de financer mon Scrambler. Je passe par un copain qui bosse chez Voxan pour récupérer un Scrambler exposé dans un Hôtel d'Issoire et remis à jour sur le banc de puissance. Prêt pour mai 2005, je suis allé rouler avec, sur place en juillet et j'étais le plus heureux des motards. Récupéré en septembre, notre première "sortie" c'était pour l'anniversaire d'un copain, Chartres - Langres sous des trombes d'eau, madame n'a apprécié que modérément, allez savoir pourquoi ? Au moins, nous l'avons arrosée.

J'ai connu le VCF par "obligation" car je ne conçois pas de ne pas adhérer lorsque des gens se donnent du mal pour faire vivre et connaître une marque / modèle lorsque je possède un de ces modèles. Je n'ai pas pu faire partie des fondateurs ni des manifs pour différentes raisons, mais j'y étais avec le cœur !

J'ai rencontré beaucoup de monde, pendant ces 9 années, j'ai participé à la tenue du Salon de la Moto Porte de Versailles où, avec Thierry Hoareau, concessionnaire sur l'île de la Réunion, nous avons décidé d'organiser une virée sur son île. Après avoir lancé ça, nous ne serons pas nombreux à être intéressés, seul Guitou nous suivra. Donc, à deux couples nous ferons le voyage,

Je ferais quelques petites sorties avec le club, pas assez selon moi, mais trop d'occupations. J'ai rencontré les anciens, piliers, fondateurs, des gens très impliqués et connaissant leur(s) moto(s) par cœur et étant d'une aide incontournable. Je garderai un souvenir très fort de notre amis fil@ que j'appréciais énormément et qui manque tant ! Je regrette de ne plus voir tous les copains assez souvent.

Ma Voxan, devait être un Scrambler, Orange, et ce sera le cas. Je la garderais 9 ans et ferais 38000km avec toujours autant de plaisir, voire de plus en plus et même trop car je prenais trop de risque avec l'habitude. Je me résoudrais donc à m'en séparer à regret en 2014. Mais si je quitte le club, je resterai en relation avec, par l'intermédiaire du forum et des divers salons auxquels je me rendrai.



Longue vie au VCF et aux motos tous modèles confondus et un grand merci à toutes les "petites mains" qui entretiennent et font partager l'amour de Voxan bénévolement."

## François Faure

Mon Roadster VOXAN : une bête à chagrins, témoin de tragédie, mais une belle machine attachante qui restera attachée à la famille.

Printemps 2003, Yann, mon gendre -il a tenu à épouser ma petite Caro- me convoque à Vichy pour partir très tôt le samedi chercher la bécane d'occasion sur laquelle il a fini par fixer son choix : une VOXAN. C'est un Roadster car Caro n'a jamais voulu donner son accord pour un Café-Racer : « je connais Yann ; une sportive va le rendre fou ; plus de points c'est bientôt plus de boulot et surtout il est papa de notre bébé de 2 ans... »

Des arguments qui ont sans doute pesé dans la décision...

En tout cas c'est parti direction Argentan (61) !

Tout « baigne » : trajet un peu long (prés de 6h) mais par beau temps, un vendeur sympa et correct. C'est une bien jolie machine d'aspect neuf dans sa livrée jaune (modèle de 1999, N°93 ; elle démarre et tourne très bien, essais attentifs (elle va passer en de 3emes mains) bien qu'ayant peu de Kms au compteur ; carnet à jour ; tractations finales, papiers, paiement et « bye-bye ».

Sur le retour on change de pilote de temps en temps : Yann part en premier avec son Road et je garde le volant. Bien plus loin on change de montures... Mes premiers tours de roue sur Voxan datent de ce jour.

Avant l'arrivée d'ailleurs on échange nos impressions : elles sont « top ».

Même si la journée a été longue et crevante, Yann ne résiste pas à la demande de Caro pour un petit tour d'essai. Ils reviennent enchantés et narquois : « rien à voir et bien plus belle que ta moto en plastique » ; c'est parti : depuis on me charrie avec ça pour mon (désormais vieux) 750 VFR de 1989.



Yann est enchanté par son Roadster pendant plus de deux ans. Il prend sa carte au VCF, se rend à quelques rencontres, sympathise toujours ; je l'accompagne un jour (2005 ?) pour un roulage sur le circuit du « Mas du Clos » ...

+Mais les ennuis mécaniques apparaissent et se succèdent : pannes récurrentes de batteries (bien que plus grosses après changement du bac), démarreur, chauffe anormale du moteur, il fait alors installer le « kit évo » et puis une glissade...

Il déchanté et Caro avec.

Pire enfin : la catastrophe. Le crabe sournois se présente et envahit Yann petit à petit ; bientôt impossible de travailler. Dans les périodes où il va mieux il ne peut pas compter sur la Voxan pour aller faire un tour afin de se changer les idées. Il cherche désespérément à la revendre pour la remplacer par un « âne ».

Après quelque temps je me résous à l'acheter au prix qu'il souhaite afin qu'il puisse réaliser son projet : ce sera le dernier. Il passe quelques moments dans son garage à modifier à son goût l'esthétique de sa nouvelle Harley.

Mais le crabe qui triomphe ne lui accordera pas le plaisir de faire plus de quatre ou cinq petits tours du quartier ...

Me voilà donc avec la Voxan qui rejoint mes neufs petites vieilles ; elle reste la plus jeune des autres sorties entre 1920 et 1972 et la plus proche en 1989. J'essaie alors de rouler avec ce Roadster mais je me rends bien compte que c'est une vraie « bête à chagrins » ... Je me souviens par exemple d'un jour où j'ai pu la démarrer pour faire une balade de plus de 100 bornes avec un copain lyonnais qui roulait en Ducati (1000 GT).

On s'était arrêté deux fois, notamment pour laisser refroidir la Voxan. Arrivé chez moi on prend une bière puis on décide que je le raccompagne une vingtaine de kms sur son retour. Mais là : impossible de redémarrer le Roadster ! Dépit je finis par l'abandonner pendant deux ou trois ans au fond du garage...

Rage et découragement.

Puis je rencontre un gars sympa dans une bourse d'échanges avec un Café-Racer attelé ; évidemment on parle Voxan. Il me conseille d'adhérer au VCF et de me rapprocher du spécialiste qui a refait son C.R. Et c'est comme ça que mon Roadster arrive un beau jour au Breuil-sur-Couze entre les mains de Charles Laurent. La « bête » ressort quelque temps plus tard de son « laboratoire » totalement renouvelée et fiabilisée.

Je fais compléter cette renaissance par une expertise attentive du faisceau électrique confiée à un électricien auto.

C'est aujourd'hui une résurrection totalement réussie de cette machine. Plus de souci mécanique (touchons du bois), toujours partante pour la balade ou pour un périple (le tour de la Corse par exemple), elle est très agréable à conduire, coupleuse avec de bonnes reprises, bon freinage (un peu trop de l'avant...) et se trouve dans un très bel état d'origine.

Je suis d'ailleurs toujours d'accord - clin d'œil aux grenoblois sympas qui tenaient le stand du VCF au dernier salon lyonnais du « Deux Roues » - à la prêter (comme mes autres vieilles habituées aux regards curieux) à toute exposition sécurisée.



Telle est l'histoire d'une tranche de la vie de mon Roadster Voxan. Plus de 50 ans de permis que deviendra-t-elle après moi ? Mon petit-fils qui n'a aucun attrait pour la moto (ni aucun de ses cousins) insiste régulièrement pour que je conserve « la moto de son papa » tant de ses souvenirs de petit enfant y sont attachés ! Inutile que je renouvelle ma promesse à chaque fois : « c'est la tienne mon grand ! ».

François Faure

VCF n°1157

Bonjour à tous,

Je prends la plume pour la deuxième fois sur le Voxan Club de France.

La première était pour me présenter lors de l'achat de mon Roadster de 1999, il y a 2 ans, la seconde est pour dire au-revoir en ce numéro 100 !!!

Je ne pars pas déçu de la moto ou du forum, bien au contraire, mais j'aime changer de motos régulièrement et ce roadster m'aura apporté son lot de joies et son lot de soucis !!!

J'ai découvert la Voxan par un collègue qui avait un Café Racer en 2000 et j'avais beaucoup aimé le moteur et le châssis lors du galop d'essai qu'il m'avait autorisé alors que j'étais jeune permis en XT600 Supermotard...

J'avais acheté sa petite sœur en prenant un SV-S 650 de la « même couleur » rouge candy pour continuer d'apprendre doucement les rouages de la conduite moto !!!

Sont venues ensuite quelques autres japonaises avant que je ne me décide à m'orienter vers les européennes.

Un autre moment important de ma vie de motard a été d'entendre le feulement du trois cylindres Triumph qui restera à jamais ma mécanique préférée, j'ai eu 5 Speed Triple 955 et j'en conserve une depuis 15 ans, un Daytona 955 vient de la rejoindre en compagnie d'un 1198S et de la KTM 640 SM pour aller au travail.

Ma période française aura donc duré deux ans, sans encombre durant 1 an et demi et à l'approche des échéances de sorties club reprises qu'ont pu être l'Iron Bike de Carole, elle a été capricieuse et m'a empêché de l'exposer sur le VCF, pour une faiblesse de la batterie, un autre caprice a suivi, m'empêchant cette fois d'aller au café racer festival de Montlhéry.

Après avoir changé la batterie et les fils de l'alternateur au démarreur, sur les conseils avisés des membres du forum, j'ai changé le régulateur par un modèle plus récent, j'en ai profité qu'elle soit à poil pour faire la vidange, les bougies et le liquide de refroidissement.

La voici désormais vendue à l'heure où paraîtront ces quelques lignes, et en route pour le sud-est de la France, toute révisée et fiabilisée.

J'étais clairement parti pour la garder et m'investir dans le club, j'avais dialogué à ce sujet pour reprendre une partie de la logistique des pièces détachées, mais le coup de la panne ne faisant pas partie de mes habitudes, cela a sûrement accéléré sa sortie de ma collection mais j'en garde tout de même un excellent souvenir.

Je voulais profiter de cette publication pour remercier les membres du club pour leur dynamisme, leur réactivité et leur générosité sans commune mesure, je n'ai jamais vu ça ailleurs !!!



Je ne vais pas les citer car ils ne m'ont pas rendu service pour cela, mais ils se reconnaîtront.

Un membre m'a envoyé à ses frais une pièce à mon domicile pour m'aider à réparer ma moto et que je puisse venir à l'Iron Bike, un autre membre m'a envoyé des liens d'annonces pour le bon modèle de régulateur, un autre enfin est venu jusque chez moi pour me dépanner d'un joint torique de carter de filtre à huile et n'a pas voulu que je lui en commande un autre ou que je lui offre un verre ce soir-là !!! Motovox étant en rupture de stock et l'acheteur venant quelques jours après cette découverte de fuite !!!

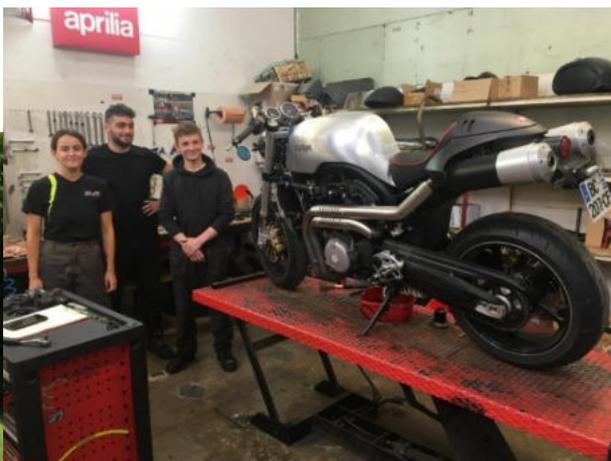
Je le répète, les forums ont toujours été utiles et serviables mais pour avoir eu des japonaises, des anglaises, des italiennes, je n'ai jamais vu ça ailleurs.

Je vais bien sûr inciter le nouveau propriétaire à s'inscrire au VCF et je vous remercie encore tous pour les conseils et les tutoriels mis en place !!!

Bonne continuation à tous. Bruno alias Speed91.

## Denis Baloche

*La Black se refait une santé, après 2 années de rare utilisation, grâce à l'équipe sympathique de « Moto Passion 35 » à Rennes...*



*Je peux maintenant retrouver le plaisir de la conduite authentique, le nez au vent (et les moustiques collés aux dents...) sur les belles routes de la suisse normande.*

## Michel Mathieu

Pourquoi acheter une VOXAN? Parce que c'était français, qu'elle me plait. Une bonne moto.

Pourquoi le club ? Pour connaître les gens qui ont osé, pour l'entraide. Les motards n'ont pas compris !!!

Je ne suis pas le plus assidu aux rencontres, mais je savoure chacune. Les moments de discussion, les casse-croûtes, les histoires, les gens simples et chaleureux, leurs conseils, l'ambiance de camaraderie.

C'est court, VOXAN et fier de l'être.

Merci à tous, au plaisir de se voir.



## Régis Chicher

Bonjour, en réponse à votre sollicitation :

J'ai toujours voulu une moto, pas être motard, même aujourd'hui après 45 ans de pratique je ne sais pas ce que c'est qu'un motard. Non, moi ce que je voulais c'est une moto.

Dans mon village basque hors des voies touristiques, les 2 roues n'étaient pas légion, ceux qui passaient me faisaient tourner la tête et chaque fois un frisson me parcourait le dos. Nous étions tellement loin de tout que le 2 roues motorisé faisait partie de l'équipement du garçon de 14 ans.

Des machines rachetées au voisin, un héritage du grand père ou du grand frère, mais on goûtait dès les premiers émois de l'adolescence à la liberté que procurait une mobylette, un SP50, pour moi, quasi une moto !

Ma première vraie moto a été un YZ 125, finance oblige. Je roulais avec une carte grise de 125 DTMX, la vie était simple...

Après plusieurs engins, la quarantaine arrivant et une certaine aisance financière avec, me voilà à la recherche d'une « routière », une moto pour faire des bornes quoi !

J'avais définitivement fait le choix de ne pas rouler japonais. Lors d'une balade dans une concession Paloise, je tombe en arrêt devant une Voxan Scrambler rouge. Position droite, pots relevés, 2 cylindres, il me la faut !

Un vendeur s'approche et m'explique que c'est français, c'est donc rare et cher, pas super fiable et que si je veux partir en vacances avec ça « bon courage » !!



Je repars tout retourné d'avoir le sentiment d'avoir trouvé ma moto et de l'avoir abandonnée. J'ai fini par acheter un Griso 1100 neuf. C'est Italien, rare et cher pas toujours fiable....

Je n'ai jamais oublié le Scrambler et j'ai toujours regardé Voxan avec les yeux de Chimène.

J'ai un Roadster bleu stock dans mon garage depuis 2 ans. Quel moteur, quelle moto, les sensations sont sans doute démultipliées par quasi 15 ans d'attente !

Je suis bien sûr un peu honteux de ne pas avoir acheté une Voxan en 99, surtout maintenant que je sais ce que c'est. L'histoire aurait peut-être été différente.

En ce qui me concerne elle commence.

Mes fils sont prévenus la Voxan ne sera jamais vendue, ainsi que le Griso 90000Kms, c'est bien une preuve que les vendeurs de moto sont des buses !

Régis Chicher N° adhérent : 1547

Un jour de 2018, me voilà en pleine réflexion sur l'achat d'un nouveau 2 roues.

Je possède mon sv1000s depuis 2006, vrai Twin exigeant...et je me demande quelle sœur pourrait l'accompagner.

Une étincelle s'illumine d'un coup en cherchant sur notre ami google, quelles motos collector posséder et le flash me revient de mes sorties Moto club des années 2000, où 2 potes avait 2 montures Voxan café racer : on était déjà tous bouche bée devant.

Me voilà alors à la recherche de la belle. BINGO, une première main en dépôt vente chez une concession Honda en Normandie : année juillet 2000 avec 36000 km

Téléphone, Train, location voiture au Mans pour se rendre à la concession. On doit être un mercredi, le stress jusqu'au samedi jour du Rdv

Chèque de réservation, le week-end suivant location d'une camionnette pour épargner les 600 Km à la belle et au pilote



Et voilà la belle au garage, révision complète et on the road again. Depuis 39 600 km.

Inscription au Voxan club France, participation au 20<sup>ième</sup> anniv' avec roulage au circuit Dijon Prenois ... quelques post sur le forum, toujours des réponses.

A chaque fois un plaisir de la sortir et d'échanger.

Quelques accessoires pour compléter la panoplie...bicylindrement vôtre !!



Bonjour à tous,

Pour ce numéro 100, je voulais vous raconter comment j'ai connu le VCF car oui je faisais partie de ces gens qui roulait en Voxan sans connaître le club...

Bref, je vous plante le décor, rallye de la Sarthe 2009, j'ai rendez-vous avec des potes qui courent le vendredi soir pour une séance dopage « Pastis et cacahuètes ».

J'arrive le vendredi soir au camping de la Suze sur Sarthe, gare mon Café racer en toute discrétion à côté des chiottes et commence à me délecter d'un breuvage anisé bien sûr j'ai pensé à prendre des rillettes et du pain.

Quand tout d'un coup, je vois quelqu'un qui se tient à côté de ma moto en peignoir, cheveu long encore mouillé et qui gueule dans le camping en demandant « à qui c'est ça ? » en montrant ma moto... J'ai failli m'étouffer avec une cacahuète et je lève la main tout timide que je suis.

Cette personne en peignoir n'était que Maxence dit « Chevelu » bien connu ici.

Bref nous discutons, il me parle d'un sorcier auvergnat « Jivaro » et du VCF, suite à cette discussion je me décide à lire vos récits sur le forum et à adhérer au club. Que dis-je club, cette grande famille qu'est le VCF...

Donc pour conclure, merci Maxence et merci au VCF pour tout !

Stéphane « cham72 »



## Pascal Rocher

Bonjour,

Je m'appelle Pascal, j'ai 46 ans. Je suis marié et père de 3 jeunes garçons fous comme moi de belles mécaniques.

Mon expérience VOXAN est malheureusement très classique, puisque je n'ai pas su me jeter à l'eau quand la marque existait encore...

C'est en 2004 que j'ai raté le coche, car à l'époque j'étais en recherche de mon prochain brêlons. Invité par mon concessionnaire pour des essais, j'aurais pu essayer beaucoup de japonaises mises sur le devant de la scène. Mais au lieu de cela, mon regard c'est porté sur deux ovnis au fond de la cour : Un Roadster jaune paillette et un Scrambler mandarine... Je m'en rappelle comme si c'était hier !

Intrigué par ces 2 bêtes, à contre-courant des MT01 et autres HAYABUSA ou FJR qui étaient à la mode à cette époque, me voici tout heureux en essai sur le roadster. D'autant plus heureux, que j'étais fier de rouler Français pour une fois...

L'essai me scotcha et me dissuada d'essayer autre chose. Pourquoi faire ? Je venais d'essayer ce que je recherchais. Une moto légère, maniable, puissante, qui vit, transmet des émotions et file la banane. Je me rappelle même avoir fait une petite embardée en sortie d'un virage humide à la remise des gaz... Quel couple ce moteur ! Mais docile. Et que dire du Scrambler, ... quel style avec ses compteurs sur fond beige. A l'époque personne d'autre ne faisait des Scrambler. Ce n'était pas encore à la mode... Mais moi ça me plaisait et ça m'a marqué !

Au final, j'ai eu peur des ragots qui circulaient sur la fiabilité des VOXAN et je n'ai pas fait confiance au savoir-faire Français. En 2004, je n'ai donc pas acheté de VOXAN, mais je n'ai pas acheté d'autre moto non plus... Les raisons de vie de famille m'ont porté vers d'autres passions pendant des années. Mais cet essai et ce Scrambler sont toujours restés gravés au fond de ma mémoire.

Et puis un jour, un copain passionné de moto me parle du VOXAN CLUB DE FRANCE. Que c'est super et qu'on peut encore acheter une VOXAN, qu'il y a des solutions et qu'on n'est pas tout seul...

Dans ces temps troublés où on a tous besoin d'un peu de passion dans nos vies, il ne m'en fallait pas plus pour faire ressortir de ma mémoire ce Scrambler VOXAN qui m'avait marqué.

Et voilà, me voici depuis un an l'heureux propriétaire d'un Scrambler noir, presque neuf, quasi sorti d'usine comme j'aurais dû le faire... Mais le passé c'est le passé et aujourd'hui c'est ma bouffée de bonheur mécanique dans ce monde électrisé. Quel pied à chaque sortie, même si ça me met le plomb de voir des Scrambler à toutes les sauces japonaise, italienne et même américaine ... M\*\*\*\*de, le premier, le vrai, l'unique revival du Scrambler, c'est VOXAN et rien d'autre.

Bonne route à tous...



Voilà plus de 20 ans que j'ai acheté ce foutu Café Racer et à peu près autant que j'ai croisé la route du VCF.

Quelle aventure ! Pardon, Quelles aventures ! Et oui, en 21 ans et plus de 200 000 km parcourus en Voxan (sur différents modèles), j'en ai vécu des aventures et surtout des aventures humaines. Bien sûr j'ai roulé, roulé, roulé, à m'en faire des ampoules aux fesses, n'arrivant jamais à être rassasié. J'ai usé de la gomme dans plus de 10 pays d'Europe et même traversé le Maroc, dans toutes les conditions météo possibles, j'ai fait frotter sur plus d'une quinzaine de circuits.

Mais ce que je retiens, c'est d'abord les rencontres que ces motos m'ont permis de vivre et particulièrement au sein du VCF. On ne se voit que deux fois deux jours par an et pourtant on est « ami pour la vie ». Merci à tous, je pense à vous et particulièrement à Philippe, Fabrice, Christophe... N'oubliez jamais, comme dit le proverbe chinois du VII<sup>ième</sup> siècle, que je viens d'inventer, « pleurer c'est le privilège des vivants ».

Mais Parlons de Voxan plutôt (vous savez, le chien de Mickey), comment expliquer à un néophyte l'esprit Voxan.

C'est d'abord un espoir fou. Après quelques épisodes « curieux », l'industrie française sort enfin une moto à la fois efficace et BELLE. Houaaaa ! Là, on pouvait enfin y croire. Croire enfin au renouveau de LA moto française. Et pas simplement d'un cocorico mais une vraie réussite, capable de plaire au plus grand nombre et pas seulement dans l'hexagone. L'histoire nous a malheureusement donné tort, mais quand même !

Le problème quand tu roules en Voxan, c'est que plus aucune autre moto ne te fait fantasmer.

Appels de phare à tous

Bruno « bruNOXan » FIOCCONI



Cette AG, elle avait bien commencé...

Allo Kev, Ouais, c'est Galou, bon tu viens à L'AG par ce que je suis en train de remplir le bulletin d'inscription.

-Ouais ouais t'inquiète c'est tout bon on y va j'ai eu Lolo il vient aussi.

Cool les Djeun's (enfin...plus trop maintenant) presque au complet

Bon Ok j'envoie mon règlement

Et finalement... Merci la vie de famille !!! Lolo t'as déjà été au Mans pendant plusieurs jours y'a pas que la moto dans la vie ! et mon Kev d'enchaîner la suite : « oh chier je suis obligé de garder les mêmes ce week-end-là, je ne peux plus venir !

Bon Bah je suis comme un couillon on va faire la route tout seul pour l'Auvergne...

C'était sans compter sur mon Pote « Patoch » et oui encore un il y en a des Patrick dans ce club... Eh bien, un de plus. Un Pur, un vrai ! Pat c'est le genre de mec passionné humble et discret, enfin sauf quand il démarre son 400 mono Ducat'...

Ça s'est fait comme ça, depuis le temps qu'il sait que je vais au club Vox tous les ans. « Je viendrais bien avec toi un de ces quatre » Nous voilà donc parti tous les deux pour l'Auvergne.

Retrouvailles, présentation des nouveaux copains et puis c'est parti, il faut bien rouler un peu, on est là pour ça. Gilou se joint à nous pour cette première virée.

Patoch arme le kick un bon coup de rein et ça pétarade et là... il y en a au moins 30 qui se retournent sur le paddock, c'est vrai qu'elle fait un de ces foins cette Ducati. Bon on y va ! Gilou ouvre la route Pat lui emboîte la roue à grand coup de Gaz pour stabiliser le mono je ferme et c'est parti.

Les violos défilent c'est du bonheur en barre brut. Soudain au détour d'un virage, je saute sur les freins pour éviter un gros bout de tube qui roule sur la chaussée. Je m'arrête pour ramasser ça, et sécuriser la route. Vingt dieux c'est le silencieux de notre ami Ducatiste. Elle fait tellement de bordel sa pétoire, il ne s'en est même pas rendu compte. Tu m'étonnes ce n'est pas un pot, c'est un tube avec des restes de chrome.

Ça y est ils arrivent, ils ont dû se dire que je m'étais mis au tas me voyant plus dans les rétros. Ça chambre ça rigole, et surtout ça mécanique au bord de la route pour remonter tout ça. Ecrus, rondelle, Rilsan, fil de fer, tout est bon pour que ça tienne un peu et que ça reparte.



Allez, on rentre, l'apéro nous attend.

Résumé d'une journée « normale » au club... ;-)

Galou

Renaissance du roadster 178 dans le Cotentin

Pour le numéro 100 de notre V72 il faudrait cent contributeurs ! Sacré challenge, d'autant que les membres du voxan club de France sont plus à l'aise avec un guidon entre les mains plutôt qu'un stylo et je ne déroge pas à cette règle ! Mais je me lance.

Tout d'abord pour louer le VCF qui depuis tant d'années déjà se bat pour faire vivre nos motos préférées, pour maintenir un lien d'amitié et de convivialité au sein de notre club.

Pour ce numéro 100, je vais vous raconter l'histoire de la renaissance du roadster numéro 178 de 1999. Tout commence sur LBC bien sûr, un road qui n'a pas roulé depuis très longtemps franchement défraîchi mais pas trop cher et complet à peu près. Pas de chance pour moi ce n'est pas très loin de Cherbourg dans le Calvados, je ne peux donc pas me débiter ! Coup de fil (en 4G, il va falloir changer la formule, les jeunes ne peuvent plus comprendre) il ne faut pas traîner, rendez-vous est pris pour le lendemain pour voir la bête. Saint-Aubin-sur-Mer, comme son nom l'indique c'est à côté de la mer. La mer, vous savez ce liquide salé qui diffuse des embruns, et, le pauvre road a dormi des années dans cette ambiance saline : corrosion superficielle à tous les étages. Alors elle est quasi complète il manque batterie, chaîne, les arbres à cames sont HS, l'habillage est très moyen les Mig carbone sont défraîchis, un guidon cassé, un repose-pied râpé enfin une moto qui a un peu vécu mais qui n'a que 28000 km au compteur. Allez hop dans le fourgon.

De retour à la maison, état des lieux, démontage complet pour contrôle de tout.

En tant que voxaniste de la 1ere heure, je connais les points faibles et j'ai quelques pièces en stock. Ouverture du moteur pas de mauvaise surprise, juste de la pâte à joint partout beurk ! Et une espèce de boue dans le fond des carters et dans la bûche à huile résultat de longues années de stockage. Je remplace les roulements d'arbre primaire et secondaire par précaution, le moteur est ouvert autant en profiter. Contrôle de l'équipage mobile et des pompes à huile OK. Je commande une pompe à essence, la soupape de décharge du circuit d'huile, des arbres à cames avec leur godet DLC, des ressorts de tendeur de chaîne, des goujons de culasse et de tous les joints au SAV du VCF. Deux chaînes de distribution et quelques pièces notamment les jupes de boîte à air à Manu.

En attendant les pièces, contrôle du circuit électrique : tout fonctionne super, le faisceau est propre et pas bidouillé : bonne nouvelle ! Je remplace quand même le régulateur de tension par un FH origine BMW que je réussis à mettre à la place d'origine (tuto VCF). Je coupe le connecteur de l'alternateur qui a bien chauffé et hop, un bon gros domino pour les futurs démontages éventuels.



En parallèle peinture des poutres du cadre, du bac à batterie et remplacement des guidons par une paire de tomaselli (tuto VCF). Ayant commandé des Béringer pour la black, j'ai en stock les maître-cylindres d'origine qui vont très bien après nettoyage (merci le club pour les achats groupés).

Les pièces sont arrivées à l'AG (merci henry et ness) et de retour à Cherbourg le remontage du moteur se poursuit : goujons, joint de culasse, d'embase et contrôle du jeu au soupapes avec les nouveaux arbres à cames.

Après calage de la distribution, le moteur est prêt à retrouver le cadre. La pompe à essence neuve (VCF) est replacée dans le réservoir nettoyé. Le test du circuit d'essence est concluant même la jauge fonctionne avec le peu d'essence que j'ai mis dans le réservoir.

Le moteur est maintenant en place et connecté ; un clignotement lent du voyant rouge de température m'indique un défaut majeur. Après contrôle des différents capteurs c'est celui du vilebrequin qui est HS, j'en ai un en stock, facile à remplacer quand l'huile n'est pas encore dans le moteur. Plus de défaut je peux remplir les fluides huile et liquide de refroidissement j'en profite pour tester l'adaptation du radiateur de Triumph speed triple 1050 (tuto VCF) j'ai bien sûr testé le calorstat dans une casserole pour vérifier son ouverture. Tout est prêt.



Moment de vérité : le démarreur tourne mais pas de démarrage, ça ne sent pas du tout l'essence. J'ai ma petite idée : j'ai contrôlé les injecteurs à l'ohmmètre mais après tant d'années ils sont sans doute gripper. J'ai un bloc d'injection neuf en stock ; nouveau test : vroum le moteur a craqué, petit réglage du potard de papillon et des vis de richesse ralenti. Ce moteur tourne comme une horloge et le son des Mig carbone est envoûtant. Je fais le tour de la machine : petite fuite d'huile sur le couvercle de filtre à huile : verdict le joint est pincé ! mini vidange et remplacement du joint.

Ça redémarre je laisse tourner le moteur et j'en profite pour tester le bon fonctionnement du ventilateur tout est ok le mini vase d'expansion maison placée dans le tête de fourche par l'ancien propriétaire remplit parfaitement son office et ce radiateur fait merveille : même en ville en revenant de balade, le ventilateur tourne rarement super ! Petit essai pour aller à la station-service faire le plein, tout est ok, pas de fuite, pas de bruit inquiétant.

Contrôle et resserrage de quelques vis et c'est parti pour un test sur route 60 km pour commencer.

Elle va très bien cette moto, tout est ok, 200 km le jour suivant sous le soleil du Cotentin.

C'est parfait, la moto est bonne pour le service. Prochaine étape, les Vaquans, un week-end saignant entre adversaire de balade du fameux RCF, une sombre branche du VCF. Environ 1500km sur 4 jours dans l'Aveyron. Aucun souci, le roadster a tenu sa place auprès des café racer et autres motos européennes. La banane pendant 4 jours, le moteur et l'agilité du road m'ont presque permis de suivre les furieux dans les routes sinueuses.

Il me reste à trouver la peinture jaune d'origine. Malgré les références Voxan et celle du fournisseur d'origine, je n'arrive pas à trouver ! Pas d'inquiétude, avec le club, je trouverai sûrement une solution il suffit d'être patient.

Et voilà une belle aventure de reconstruction d'un roadster à l'abandon, qui sans l'expérience, l'entraide et les pièces du VCF n'aurait sans doute pu aboutir dans des délais si courts.

Et que personne ne vienne me demander « comment vous faites pour les pièces ? »



Adhérent des premiers mois, le « canal historique » comme aime le dire Sylvain.

Longtemps inactif au VCF ces 15 dernières années pour des raisons familiales et professionnelles.

Lors de la 1<sup>ère</sup> journée Auvergnate de présentation du Café Racer sur le Circuit d'Issoire, je commande mon Road jaune N°332 après l'essai sur piste.

Après quelques mois (juin 2001), l'usine me demande de leur ramener pour cause de « réalignement ». Surprise, et grand moment de solitude lorsque tu te pointes devant l'usine et que la porte est fermée car elle venait de subir sa 1<sup>ère</sup> fermeture et son 1<sup>er</sup> redressement.



Puis des tas de rencontres, dont Ness dans le plâtre et puis Jivaro. Après quelques mois, car il savait que je trouvais le Café Racer intemporel comme moto, il me dit j'en connais un en épave à Cournon, tu vas le voir, tu l'achètes et on le remonte.

Et voilà comment tu te retrouves avec « La Prune N°635 » comme l'avait baptisé Jiv.

Et puis la chance, grâce à Michel CRESPO, de visiter l'usine en 2004 avec quelques membres du bureau de l'époque. J'avais pu réaliser quelques photos sur le site.

Je vous livre ci-dessous le diaporama réalisé à l'issue de cette visite. Je l'avais, non sans une pointe d'humour, volontairement appeler « Mon nouveau garage ».



Les 2 Roads que j'utilise pour aller bosser en semaine. Chut...ils ne sont pas déballés, je viens de les recevoir !!



Celui-là, c'est un Gardette, je le garde pour embellir le salon !!!!



Là c'est les Streets pour les sorties du Printemps !!



Bien sûr, quelques pièces d'avance... Il n'est pas question qu'une des Vox du garage soit en panne !!



Le premier qui dit que je ne suis pas synchro



Soyons grand ! N'hésitons pas ! Et un embellage neuf pour le Café

**Évidemment, vous avez tous compris que c'était simplement un petit souvenir de notre visite à l'usine.**

**Un grand merci à Michel CRESPO**



J'avais oublié de vous la montrer !!! Elle aurait pu être ma préférée

Tiens ! un autre souvenir en Voxanie, le 2 aout 2004. Une invitation au circuit d'Issoire pour la présentation du Street (si mes souvenirs sont exacts).



Ci-dessous une photo qui date (par contre la date je ne l'ai pas !). C'était lors d'une sortie que j'avais organisée dans le Cantal où nous avons déjeuné sur le bateau promenade du barrage de Grandval aussi appelé à tort « barrage du Viaduc de Garabit ».



Notre « Papy Guy » enroulait encore du câble ! 😊.

Et plus récemment, pour ceux qui n'était pas encore dans nos rangs, la présentation de la Néfertiti

## Auvergne → Actualité

**ISSOIRE** ■ La VX 10, le nouveau roadster de Voxan est désormais distribué chez les concessionnaires

# La première Néfertiti a été vendue hier

La VX 10, la dernière née de Voxan est en cours de distribution chez les concessionnaires. Une bouffée d'oxygène pour la marque issorienne, en proie à de récentes difficultés.

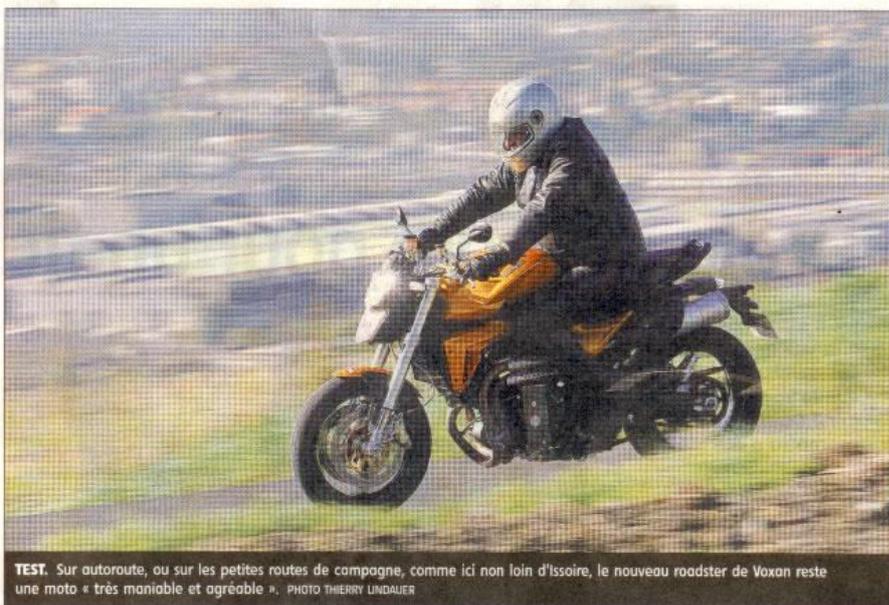
Olivier Chapperon  
olivier.chapperon@centrefrance.com

La commercialisation de Néfertiti n'aura souffert que de quelques semaines de retard. Mais, depuis lundi, ce contretemps est oublié. La dernière née de chez Voxan est en vente chez tous les concessionnaires du réseau du constructeur issorien.

Hier, la toute première VX 10 a même été livrée à un motard parisien à 15 h 30 précise dans sa version blanc nacré.

### « Une moto facile »

Quelques heures plus tôt, Jean-Fabrice Chaumont, un motard issorien très chevronné, s'est livré à un petit essai en avant-première pour *La Montagne*. « C'est une moto facile et maniable. Le moteur a du couple et répond bien à bas régime. C'est vraiment un modèle très agréable ». Les quelques



**TEST.** Sur autoroute, ou sur les petites routes de campagne, comme ici non loin d'Issoire, le nouveau roadster de Voxan reste une moto « très maniable et agréable ». PHOTO THIERRY LINDAUIER

kilomètres parcourus resteront longtemps en mémoire...

Ce lancement commercial offre du bleu dans le ciel de Voxan qui souffrait depuis plusieurs mois de

difficultés financières. « C'est vrai que cela met du baume au cœur, se réjouit Éric Terrasse, président du directoire de Voxan. Nous avons réglé le différend que nous avons

avec une de nos banques et nous avons réussi à trouver un nouveau fournisseur de selles. (Le fournisseur italien de Voxan avait cessé son activité en juillet, NDLR). Nous en

avons d'ailleurs profité pour l'améliorer encore ». Reste que l'entreprise, qui a été placée en redressement judiciaire début septembre doit encore poursuivre sa capitalisa-

tion. « Nous en saurons plus en début de semaine prochaine avec la lecture des lettres d'intention que nous avons reçues », indique Éric Terrasse.

Cette belle semaine va se terminer par une fête. Les membres du Voxan Club de France vont célébrer, samedi les dix ans du premier roadster sorti des usines d'Issoire. Après avoir découvert Néfertiti, une centaine de motards défilèrent en centre-ville. Néfertiti ouvrira le bal... ■



« Néfertiti est une moto très maniable ».

JEAN-FABRICE CHAUMONT  
Motard issorien

## Stéphane Frischeteau

Bonjour à vous tous.

Après quelques premières années avec des motos aux yeux bridées, je me suis dirigé ensuite vers une petite Italienne qui avait l'avantage d'avoir 2 cylindres mais qui manquait un peu de puissance. Puis un jour en me promenant dans le canton de Fribourg en Suisse où je me suis établi, je suis tombé dans un garage sur une des rares CR qui ont dues être immatriculées ici. Celle-ci semblait délaissée et n'intéressait pas beaucoup les motards locaux.

Après avoir convaincu mon épouse qu'il s'agissait d'une affaire exceptionnelle, je suis reparti avec. Malheureusement la belle n'était pas en si bon état et m'a couté quelques billets pour la faire réparer. J'ai d'abord trouvé un mécano moto proche de chez moi ayant une Charade à vendre, mais ce ne fut pas concluant, la moto n'avait que des soucis.

Heureusement en faisant quelques recherches sur le Net, j'ai pu m'adresser à un vrai spécialiste "Manu à Vesoul", personne aussi sympa que compétente.

J'aimerais maintenant faire partie du VCF, je n'ai pas beaucoup de temps pour participer aux manifestations, mais c'est agréable de faire partie de ce club de passionnés pour suivre les évènements.

Merci à vous.

Stéphane (Monthey CH).

## Thomas Lebreton

Bonjour,

Mon nom est Thomas Lebreton, j'ai 47 ans et j'ai découvert VOXAN en l'an 1999.

J'ai commencé à rêver VOXAN en 2001 à mon retour de mon premier boulot à l'étranger.

En tant que jeune employé, je n'avais pas les moyens d'en acheter une à l'époque mais j'ai continué à en rêver et économiser. Ma vie m'ayant éloigné de la France (Kenya et Israël) pendant 18 ans, j'ai dû attendre l'année dernière pour réaliser mon rêve achetant une Voxan Street Scrambler de 2004. Super moto avec Super moteur et Technologie française !



Nouveau membre du VCF, je n'ai pas pu encore vous rencontrer mais j'espère que les dates 2023 pourront me le permettre.

### Du VOXAN à se mettre en vitrine :

31 décembre 2022, il est grand temps de mettre fin à la procrastination qui a régit mon existence et de contribuer au V72 commémoratif !

Un peu d'histoire pour évoquer l'évolution du jouet à la miniature de collection,

Pour les personnes de ma génération dite des « Baby boomer », la montée en puissance de l'acquisition du confort moderne (Réfrigérateur, aspirateur, meubles en Formica, téléviseur pour les plus fortunés, salle de bain avec eau chaude) était régie par un extravagant optimisme où l'on rêvait de véhicules futuristes et du mythique « AN 2000 »

La France se rééquipait et était partisane : les parents étaient Peugeot (solidité bourgeoise), Renault (régie nationale), Simca (l'américaine française), Panhard (pour les connaisseurs en mécanique), Citroën (inconditionnels du quai de Javel).

De jeunes marques émergeaient et faisaient rêver en bleu : Facel-Vega et Matra.

La miniature était un jouet qui permettait aux enfants en culotte courte de fantasmer sur les voitures des grands.



(le plastique c'est fantastique !), les Siku, Mercury, Matchbox, Corgi Toys étaient des marques alternatives au tenant du marché du 1/43ème.

La moto dans tout cela ? Incarné par les « anges de la route » ou le motard de presse parisien et sa BMW bagagère remplie de journaux, elle n'était pas à la mode, trop fragile comme jouet.

Le bambin pouvait faire des circuits dans le sable, jouait aux billes et faisait avancer ses cyclistes en plomb escortés par un motard chevauchant sa grossière moto en plastique, hybride de BMW ou de Triumph.

Durant les trente glorieuses, les petites voitures se sont démocratisées et nous jouions avec les Dinky Toys Junior sans fenêtres (les moins chères et désormais les plus cotés).

Puis Meccano Triang leur a mis des vitres, des aménagements intérieurs, des suspensions, des ouvrants, devenant de plus en plus réalistes.

Le bambin d'alors les appréciait car réalistes, solides et chaque année un nouveau catalogue lui permettait de rêver aux suivantes.

La marque Solido proposait des phares « diamants », des suspensions, les Norev étaient finement reproduites



## **Les années 70, le temps de l'adolescence et de la motocyclette :**

Les Baby-boomers rêvent de s'affranchir de la caisse familiale, d'indépendance, de liberté et fantasment sur les Malaguti, Itom, Gitane Testi, Motobec spécial TT, Kreidler.

Les débats des 2 temps vs 4 temps, japonaises vs anglaise, Cromwell vs intégral font rage.

Les 125 sont accessibles dès 16 ans permettant l'intronisation à la grande confrérie des motards.

En attendant de pouvoir acquérir une moto à l'échelle1, pas d'autre choix que de bâtir patiemment une maquette de moto : les fabricants étaient nombreux, Protar l'italien avec son catalogue de motos de courses et de japonaises des années 60, Revell l'américain, Heller le français et Surtout Tamiya le japonais, le top des maquettes.

La 750 Honda était bluffante de réalisme, l'assemblage de la chaîne s'effectuait maillon par maillon ! la HD Electra glide permettait de se prendre pour un meccano, d'appréhender l'architecture d'une moto.



## **Les trois dernières décennies : du jouet à la miniature de collection**

Le bouleversement numérique de la fin du 20ème siècle engendre la mutation des pratiques ludiques des enfants : l'écran remplace progressivement le jouet en 2 D. Les fabricants historiques (Dinky, Majorette) peinent à rencontrer une nouvelle clientèle, font faillite.

Le baby-boomer est désormais devenu un adulte au pouvoir d'achat lui permettant d'alimenter les madeleines de Proust de son enfance en acquérant des miniatures au réalisme jamais atteint,

De nouveaux fabricants apparaissent : Brookling, avec ses lourdes américaines, Franklin Médaillier qui procède par abonnement, précurseur d'une nouvelle forme d'achat qui est devenu au 21ème siècle,

De nombreux petits fabricants artisanaux proposent des modèles jamais édités, en kit ou assemblés,

Le passionné peut ainsi assembler une Vaillante ou la turbo traction de Spirou,

Les progrès techniques permettent des jantes à rayons ou des essuies glaces avec une finesse inégalée.

Les tarifs explosent, les Dinky Toys deviennent l'enjeu d'enchères de passionnés, spéculateurs, de commissaires-priseurs et d'experts.

Une Dinky junior, le modèle d'entrée de gamme, peut se négocier à 8000 €, certaines atteignent 15000 € !

Les magasins spécialisés ont pignon sur rue, les miniatures sont cotées, les bourses d'échange font florès,

Les fabricants allemands comme Schuco proposent des modèles désormais ne convenant pas aux enfants de moins de 14 ans aux environs d'une cinquantaine d'euros.

## **2010 : l'apparition des marchands de journaux :**

Des éditeurs ont perçu le bon filon et révolutionnent la distribution en utilisant la presse et la main d'œuvre chinoise.

L'espagnol Altaya, Hachette, Planeta de Agostini, Atlas, font appel aux fabricants chinois pour produire des séries vendues en kiosque au rythme d'un modèle tous les 15 jours.

Pour le baby boomer, désormais papy boomer, comment ne pas craquer pour des modèles d'une finition haut de gamme vendue pour une dizaine d'euros !

Les éditeurs multiplient les offres et les collections : 2 CV, traction, Renault 4, les voitures classiques de collection, les camionnettes d'antan, le tube Citroën, la caravane publicitaire du

tour de France, la nationale 7, les italiennes, les voitures de Tintin, de Spirou, les autocars et autobus d'autrefois, les camions et semi-remorques, la collection Berliet.

Les camions sont édités à l'échelle 1/43eme, inusitée jusqu'alors(1/50eme).

L'échelle 1/24eme et 1/18eme renforcent encore la précision et le réalisme pour le frustré de l'échelle 1.

L'acheteur compulsif peut désormais s'abonner pour construire des modèles au 1/8eme, ne se rendant compte qu'au centième numéros qu'il a « investi plus de 1000€ au final, pour assembler avec le tournevis (fourni avec le N°1 pour 1€) une maquette de plus de 5 Kg.

Les éditeurs tirent sur le filon, multiplient et recyclent les versions : les séries dépassent fréquemment les 100 numéros.

Le marché de la miniature évolue vers la baisse au vu de la pléthore d'offres.

Les bourses d'échange se multiplient, les offres deviennent souvent promotionnelles, les magasins « présentsiels » se ferment.

### Les miniatures de motos :

Dans ce déluge d'offres, le motard peut s'offrir des miniatures bluffantes de réalismes au 1/12eme auprès de « Minichamps », qui édite également une 4 pattes au 1/8eme. La qualité toutefois se paie,

Majorette et Solido éditent des motos pour une dizaine d'euros et les commercialisent au rayon jouet des supermarchés.

Les collections sous souscription ou en kiosque sortent « les motos classiques de collection », 40 numéros de bonheur avec les motos mythiques.

Des collections des motos de compétitions à l'échelle 1/10eme, 1/12eme et 1/18eme voient le jour.

La Bd Joe Bar Team est déclinée en 2 séries avec une légère différence d'échelle,



Les éditions Atlas propose une série des motos de l'Est surfant sur la nostalgie.



## Les Voxan :

Dès la commercialisation du Roadster début 2000, le merchandising optimiste de la période Gardette a édité le roadster jaune que l'on trouvait au supermarché.

Par la suite il fut décliné en gris puis vint le tour du café racer.



Par le jeu de rachat/faillite différents boîtages sont proposés : Maisto, Solido, Majorette.



Ce dernier reste encore en vente , décliné en divers coloris et version TT le MIG.



Atlas propose au 1/24eme, boîtage plastique dur, le café racer, la VB1, la Black Magic.

## Collection Joe BAR Team :



Paul Position chevauche une Black Magic.

Le blouson vert est la version d'origine



Reste à vous présenter mes meilleurs Vœux de Voxaniste pour 2023, ce modeste article ne demandant qu'à être enrichi par le partage de vos dioramas de collection de Voxans, certains d'entre vous s'y adonne je le sais !

Faites le bien

Tschüss

Bruno68

Qui se souvient d'octobre 1997 ? le Scrambler fixé sur ce rail presque à la verticale ! Et cette gueule (quoi ma gueule !) à faire baver le loup de Tex Avery !! Y-a-pas à dire, ça ressemble à un trail mais ce n'est pas un trail, c'est autre chose, comme le café-racer, ça ne ressemble à rien dans la production en ce temps-là.



30 Octobre 2008, ça y est, j'ai réussi à convaincre ma tendre que c'est la MOTO que je veux, quelle est la plus belle (la moto, hein, pas ma douce), une moto française de surcroît, on ne fait pas mieux, et puis ce plaisir de rouler autrement. C'est décidé, nous partons tous les deux la chercher à Mougins. C'est un Scrambler voyageur de 2004 avec 5700 kms.



Ici à JASSERON (AG 2011)

Aujourd'hui elle en a près de 80 000 et elle a subi quelques modifications.



Là sur le rallye des Volcans.



Et il n'est plus tout seul, un grand frère s'est joint à lui pour partager leur destrier.

Et le VCF dans tout cela ? J'y adhère en 2009 et participe à quelques manifestations avec Pascal (Al Capoun). Il me transmet cette fibre passion qui ne me quitte plus depuis. Ce club est une famille et bien plus encore car quel que soit ton horizon social, ethnique, religieux, il n'y a que la passion qui transpire.

Le club a évolué depuis sa création, a digéré tant bien que mal la fermeture de l'usine et la mort de VOXAN en tant que tel. Mais le nom VOXAN continue d'exister dans chaque salon, chaque manifestation, chaque course, chaque kilomètre parcouru par l'ensemble des possesseurs de VOXAN. Qu'il en soit ici remercié de faire connaître et reconnaître cette marque FRANÇAISE de motocyclette.

**Présentations :**

J'ai 65 ans (l'âge moyen du club !) et en 2023 j'aurai 50 ans de moto en tant que pilote et un peu plus en passager derrière les copains plus vieux. Je partage ma selle avec ma femme, Anny, depuis 50 ans aussi !

Nous avons toujours roulé en japonaises... Mais, dans les années 80, nous prend l'envie de rouler français ! Je suis (du verbe suivre) la naissance de la BFG dans la presse et au printemps 83 nous donnons notre Suz GS850G et un peu d'argent en échange d'une magnifique BFG rouge ! Dans la foulée nous participons à l'AG fondatrice du club dont nous sommes toujours membres comme d'autres barbus du VCF !

Quand les enfants arrivent nous passons à l'attelage BFG (moto qui est aujourd'hui propriété de Dominique STIEN) puis au Side-bike Comète (L'atelier est à côté de chez nous et Jean-Claude Perrin est un copain de bringue et de virée). A l'arrivée du troisième enfant, ma fille Camille, on arrête tout (je garde quand même la dernière BFG sortie de l'usine de la Ravoire achetée en juin 87. Je l'ai toujours). En 2005 achat d'un Tiger 955i d'occasion et la flamme repart : Tiger 1050, Explorer 1200, Tiger 1200XCA et d'autres ! ...

**Ma Voxan :**

Venons-en à ma VOXAN ROADSTER N° 37 du 20 septembre 1999

Avec un moteur changé en 2001 N° V2A0210Y0021

Achetée à Robert GUIOL expert psy de Lyon en septembre 2008

Il l'avait lui-même acheté au concessionnaire Voxan de Lyon : ROUSSILLON MOTO.

Cette machine avait servi aux essais presse et « AURAIT été » le Road doré présenté, avec le noir, à Chirac (dixit Robert !).

Après être passé entre les mains de nombreux journalistes et autres, Voxan a changé le moteur et au moins les durites de freins (elles sont millésimées) en 2001 avant de la vendre à Roussillon Moto.

Robert Guiol récupère des habillages chez un mouleur polyester de vers Montélimar, si ma mémoire est bonne, et l'équipe d'un habillage rouge un peu retillé et du minimum nécessaire pour faire de la piste. Il pose des commandes et cale-pieds de Café Racer (je les ai toujours... si ça intéresse quelqu'un ?). Il monte deux pots Mig.

C'est là qu'intervient Philippe SZENDROI pour une « préparation moteur » ... Je ne sais pas ce qui a été fait mais des composants électriques ont été déplacés vers l'arrière sous la selle.

En 2005 la moto passe au banc chez Optimum Moto de Lyon et donne 107,5cv à 8119 t/mn et 10,2 mkg à 6395 t/mn, à la roue arrière bien sûr !

Je ne sais pas si elle a fait beaucoup de piste mais suffisamment pour être égratignée ! Pot, protège carter en carbone et fixation guidon cassée.

En 2008 je cherche une Voxan (en secret... ma femme le saura... mais trop tard !



Tous les mêmes !). Vu qu'elle n'a pas une très belle gueule (la Voxan...) avec son équipement piste, Robert n'est pas trop exigeant sur le tarif. Il a toutes les pièces d'origines dans son bazar où se mêle vie professionnelle et passion pour SES Voxan ! Il devait en avoir 3 ou 4, avec au moins 2 Scrambler. J'expertiserai (sans être expert !) l'un d'eux à Grenoble pour le compte de Thierry Castel de Toulon (encore un BFGiste !). En effet en discutant avec le propriétaire il me dira l'avoir acheté à un mec de Lyon qui est passionné de Voxan !

Guiol me donnera même deux habillages complets en doré, il ne manquera que le volet du bouchon de réservoir. Ça me permet de la reconnaître aux rassemblements avec son bouchon rouge !

Arrivé chez moi, je bricole un semblant de phare, repose la plaque et vais faire un tour avec le guidon droit branlant ! Wouahou !! quel moteur !!!

Je la remonte d'origine, tout y est ou presque, en conservant le radiateur d'huile qui avait été monté par Szendroi malgré un circuit de durites rigides pas très gracieux.

Je roule avec pour aller au boulot et pour quelques balades dans les montagnes chères aux Yétis.

Au moment de l'achat le compteur avait 12700km, probablement changé par Voxan en même temps que le moteur.



Pas de compteur pendant sa période circuit avec Robert. J'ai eu les mêmes problèmes que beaucoup : chauffe (malgré le radiateur d'huile), batterie, régulateur, connectique électrique, compte-tour à bricoler etc.

En 2017 je crois, je rentre du boulot et gros bruit mécanique à 5km de chez moi ! ...

J'arrête tout et comprends que j'ai probablement cassé un ressort de tendeur de chaîne de distribution. Je ramène la moto et la pose dans un coin... Fin 2019 je me décide à la regarder, longtemps !...

Ma femme préférant le confort et le top case de nos Triumph, c'est plutôt avec celles-là que nous partons sur plusieurs jours.



Finalement je prends contact avec Philippe Gay qui vient voir le « corps » inanimé et qui me rassure et me donne envie de la mettre entre de bonnes mains, à savoir celle de Nicolas Vallet d'Esprit Moto à Voiron. Je l'ai eu comme élève, puis comme mécano chez Triumph Grenoble. Après avoir enlevé les bougies il fait tourner le moteur à la main... Rien ne bloque, pas de casse ! Me voilà rassuré ! C'est seulement le ressort du cylindre arrière qui était cassé. Il change les patins, les couvre-culasses (du club) repeints en alu, supprime le radiateur, pose le kit vase d'expansion et au printemps 2020 c'est reparti !

Elle a maintenant 30000km en pleine force de l'âge : 24 ans en septembre ! Je passe de bons moments avec les Yétis un peu frustrés mais au cœur tendre ! et vis comme une fête chaque roulage avec cette machine extraordinaire, explosive tout autant que docile, s'il l'on veut musarder. Merci à ceux qui l'ont imaginée puis construite !

Mes Voxan, une longue histoire :

Je suis membre du VCF depuis 2002, n°266. J'habite à Limoges.

J'ai acheté mon premier café racer neuf en 2002, puis j'ai acheté un café racer gris neuf en 2004.



En 2005, j'ai acheté un roadster limited d'occasion à l'usine.

En 2007, j'ai acheté le café racer rouge neuf.



Au guidon de ces machines, j'ai effectué 215000 km. J'ai effectué quelques longs périples : 3 fois le tourist trophy (2007, 2014 et 2022) avec le café racer rouge.

Avec un roadster, en 2018, nous sommes partis en duo et nous avons visité la Corse en 4 semaines. Etc....



Je continue à rouler avec mes motos. Elles ne m'ont jamais laissé au bord de la route, seulement quelques ennuis mineurs (connectiques, et rotules de sélecteurs).

Je suis enseignant et à l'IUT de Limoges, nous avons réalisé en 2008-2009 un carénage adaptable sur le café racer.

Je suis toujours très content de ces motos. Mon regret est de ne pas pouvoir les remplacer par une autre Voxan ou une moto française. Peut-être un jour, Sherco fera des motos pour la route...

Voilà mon petit témoignage sur mes motos préférées.



En 2010, j'ai acheté un roadster avec un gros problème moteur (coussinet de tête de bielle), je l'ai réparé avec l'aide d'un copain mécanicien moto.

Aujourd'hui, j'ai toujours le café racer rouge (55000 km) et les 2 roadsters (tous les 2 ont 80000 km).



Pendant une quinzaine d'année, j'ai vécu le club comme simple adhérent en participant plus ou moins activement aux différentes activités et vivant son évolution au sein des aléas que subissait l'usine.

Quant à moi, élu président en 2016, ce que je retiens du club, au-delà de tout ce qui a pu être dit c'est votre extraordinaire accueil / ovation que vous avez adressé à Jacques Gardette lors de sa venue à l'anniversaire de Pontgibaud ou nous fêtons les 20 ans du salon de Paris 1997.



La ferveur autour de la moto, la reconnaissance de sa vision et de son engagement, les échanges avec vous lors de cette soirée ont été tellement intenses que Jacques, en nous quittant, a passé la nuit à chercher une moto Voxan pour combler un « vide » (ma compréhension), et ce sera, dès le dimanche matin, un Café-Racer. Du reste il était venu accompagné de Stéphane Valdant le designer.



Soyez-en fier !