

DOSSIER OCCASION

Ce tutoriel a été réalisé par CGTGilou et la commission technique.

Ce document récapitule la production, ses évolutions, ses défauts à surveiller, à corriger.

La liste n'a pas vocation à être exhaustive mais à reprendre les évolutions principales, les défauts et les améliorations.

Sommaire :

Chapitre 1 : La production

- La production de 1999 à 2002
- La production de 2003 à 2009
- Les numéros de série

Chapitre 2 : Les évolutions

Chapitre 3 : Les défauts

Chapitre 4 : Les améliorations

Chapitre 5 : Conclusion

Chapitre 1 : la production

- **La production de 1999 à 2002 dite génération GARDETTE.**

Le roadster à partir de 1999

Le café racer à partir de 2000

Le scrambler à partir de 2001

La VB1 à partir de 2001 produit par Boxer Design

- **La production de 2003 à 2009 dite génération CAZEAUX.**

Le Roadster Limited, série limitée avec l'esthétique du roadster Gardette et le montage du kit évolution en usine.

Le Roadster, nouveau phare rond, nouvelle instrumentation et guidon plat.

Le Café Racer, nouvelle instrumentation.

Le Scrambler reste en injection 45 mm

Le Street Scrambler à partir de 2004

La Black Magic à partir de 2005

La Charade à partir de 2006

La Black Classic à partir de 2008

La VX 10 à partir de 2009

Pourquoi dit-on génération Gardette ou Cazeaux ?

- Simple, il y a eu deux périodes de production, la première sous l'ère de Jacques GARDETTE, le créateur de la marque et la deuxième sous l'ère de Didier CAZEAUX, le repreneur.
- Ensuite on distingue les deux générations par deux chiffres, 45 et 54. 45 et 54 sont les diamètres des pipes d'admission ; le 45 sous l'ère GARDETTE, 54 sous l'ère CAZEAUX.
- C'est pourquoi vous entendrez souvent les adhérents du VCF parler de génération GARDETTE ou CAZEAUX.

- Les numéros de série

Afin de déterminer l'année de production et le modèle, le numéro de série est un bon indicateur.

Déchiffrons ce numéro de série.

V N 4 N 2 0 1 0 1 X 1000- - - - V N 4 V 2 0 3 0 1 1 100- - -

- 201 correspond au premier modèle produit, donc le Roadster, 202 pour le Café Le X correspond à l'année, ici 1999, le Y à 2000. À partir de 2001 la lettre est remplacé par un chiffre. Les chiffres après la lettre ou le numéro correspondent à l'ordre de production dans le modèle.
- À la reprise de VOXAN en 2003, l'identification du modèle change, RD pour roadster, SC pour Scrambler, SS pour le Street Scrambler, BM pour la Black Magic, BMARC pour la Charade, BMC pour la Classic et RA pour la VX-10. Le Café est resté avec les chiffres.

Chapitre 2 : Les évolutions

- À partir de septembre 2000, des nouvelles culasses équipent les moteurs. Les premières étaient réalisées dans un moule sable, pas aussi fiables. Cette deuxième génération est réalisée par moule injecté. La fiabilité est au rendez-vous. À noter que pour ces deux générations, les culasses sont interchangeables. Sur la troisième génération, ce ne sera plus possible.
- À la reprise en 2003, le montage du kit évolution est monté en usine. Un kit est proposé en SAV pour les Voxan non équipées. Cette évolution était déjà dans les cartons lors de la première cessation.
- Montage d'un vase d'expansion sur tous les modèles.
- Passage à une injection en 54 mm pour répondre aux normes anti-pollution. Le Scrambler reste en injection de 45 mm, le Café Racer aussi jusqu'en 2005.
- Nouveau couvre-culasse qui permet d'accéder à la culasse arrière sans déposer la poutre de cadre gauche.
- Nouveau bloc avant, nouvelle bache à huile, nouveau bras oscillant.
- Nouvelle culasse (troisième génération).

Chapitre 3 : les défauts

- Comme pour toute nouvelle production, il y a toujours des imperfections qui sont gommées avec le temps et les retours sous garantie.
- Sur le Roadster, la fixation des demi-guidons se fendent. La fixation des silencieux qui cassent. L'aiguille du compte-tours équipant le Roadster et le Café Racer a la « bougeotte ». Les points de fixation de la carrosserie se fendent. De nombreuses chauffés moteur ont raison du joint de culasse arrière (déformation du plan de joint sur la première génération de culasse). Casse moteur dû au décalage de la distribution ; en cause, le ressort du tendeur qui se casse par déformation du patin brin mou de chaîne de distribution. On constate une usure des arbres à cames (mauvais traitement). Le compteur du Scrambler mais aussi du Street prennent l'eau. Conséquences, perte des indications kilométriques, « sapin de Noël » non-fonctionnement. Certains compteurs de la génération CAZEAUX font une remise à zéro. On constate des casses du roulement d'arbre primaire de boîte de vitesse (mauvais indice du roulement au montage). Idem en ce qui concerne des tiges d'embrayage, le côté cloche s'use en pointe.
- Une usure importante des arbres à cames est constatée sur certaines séries. Un mauvais traitement de surface est souvent à l'origine de ce défaut. Il est possible de rectifier et de traiter la came. Le club dispose du dernier modèle fiabilisé.

Chapitre 4 : les améliorations

- Mise à part les évolutions apportées par l'usine, les possesseurs de Voxan ne sont pas restés les bras croisés. Le club via sa commission technique a réfléchi et travaillé pour fiabiliser les Voxan.
- Des solutions alternatives (pièces adaptables) ont permis de réparer et faire rouler les Voxan. La création de tutoriels, d'un classeur de pièces équivalentes permet de fiabiliser et de faire rouler nos Voxan.
- La chauffe importante du moteur a été longtemps une inquiétude mais des solutions existent.
- La première a été l'apparition des culasses de deuxième génération. La culasse arrière ne se déforme plus et les joints tiennent. Ensuite est apparu le kit évolution. Le passage d'eau a été amélioré au joint de culasse. Pour rappel, le club dispose des pièces. Il est composé de 2 joints de culasse, 2 joints d'embase, 2 gicleurs d'huile, 2 patins mobiles, 1 joint de carter d'embrayage, 1 joint de carter d'alternateur, 1 rondelle frein de pignon primaire. Le couvercle de la pompe à eau a été modifié (meilleur débit, réduction de l'espace entre le rotor et le couvercle). Il est conseillé de vidanger régulièrement le liquide de refroidissement, celui-ci est mis à rude épreuve surtout en ville (1,35L).
- Il est possible de poser un radiateur d'une autre marque (cf tuto pose radiateur speed triple), plus compliqué sur le Café. Le montage d'un indicateur de température permet d'être renseigné.

- Le remplacement des ressorts des tendeurs des chaînes de distribution est hautement conseillé (dispo au club).
- Il est possible de réparer le compte-tours des Roadster et Café Racer de la génération Gardette. Le montage d'autres compteurs est possible (cf tuto remplacement compteurs Gardette).
- Les carénages se fissurent au niveau des points de fixation. De nouveaux carénages en fibre avec un renfort aux points de fixation (carbone) sont disponibles au club (sauf la Charade).
- Les roues libres sont fragiles sur ce moteur à grosse cylindrée (idem Ducati). Il est conseillé d'avoir une batterie bien chargée. La commission technique s'est rendu compte que le régulateur (SH) n'assurait plus sa fonction avec le temps (chute de tension de charge). Le problème a été résolu par la monte d'un régulateur (FH).
- Le réservoir de la VX 10 a tendance à fuir au niveau du module de pompe. Un kit de joint est disponible au club.

Chapitre 5 : Conclusion

- Dans l'ensemble, et au vu du temps court de conception et de vie de la marque, la plupart des défauts ont été gommés. Beaucoup de motos roulent sans aucune modification ou évolution. Toutefois, le club préconise une mise à niveau (kit évo, ressort de tendeur, vase d'expansion) sur les modèles Gardette. Il est impossible de voir si le kit est posé à moins de déposer un couvre culasse. Seule une facture fait foi. Pour celles et ceux qui entretienne t eux-même leur Voxan, pestent contre l'accessibilité déplorable, mais sourient dès les premiers virols. Il n'est pas rare de voir des Voxan avec plus de 100 000 Km au compteur. Le moteur est costaud, l'entretien doit être suivi, ce sont des motos qu'il faut bichonner. Les pièces d'entretien sont facilement disponibles, Le club veille sur le stock des pièces sous tension. Beaucoup de documents sont disponibles et accessibles sur le site du club. L'outillage peut être loué (si adhérent).
- Et pour les conseils d'achat, des passionnés répondent aux questions et doutes de futurs acquéreurs.

Surtout, essayer une Voxan c'est l'adopter !