



72° DE PASSION

VOXAN CLUB DE FRANCE



N°62, Juin 2012





Votre nouveau magazine du Voxan Club de France est enfin là ! Vous qui venez de relire pour la ènième fois « Voxan l'histoire d'un mythe », vous qui désespérez de ne plus voir une Voxan dans la presse moto nationale, vous allez enfin pouvoir changer de lecture et poser sur la table de chevet ou le guéridon des toilettes ce superbe ouvrage.

Nous sommes fiers de vous l'adresser, ce mag. Une nouvelle version du fameux 72° de passion, témoin historique de 10 ans d'existence associative. Nous avons eu envie de mettre plus de couleur, de revenir au bon vieux papier glacé, au bel objet qu'on a envie de garder. Et surtout, faites bien attention à ne pas le laisser traîner, vous pourriez vous le faire voler. Le monde de la moto et celui des médias vont nous l'envier, mais on tiendra bon : seuls les adhérents du VCF en auront un exemplaire, et

que du papier, pas de fichier, pas de diffusion hors des adhérents. Ce ne sera pas un quotidien, pas un hebdomadaire, ni un mensuel, il faudra attendre la fin de l'année pour le prochain. Ce n'est pas non plus un magazine d'information, mais un témoin de la vie bouillonnante du VCF. Pour l'info sérieuse et utile on continue à vous envoyer la lettre d'information tous les 2 mois. Alors si vous vous sentez une âme de journaliste, une envie de bafouille, de gribouille, si la créativité vous démange, n'hésitez pas, lancez-vous et prenez contact avec le Comité de rédaction.

Vous reconnaîtrez vos comparses du VCF dans le sommaire, mais d'autres personnes ont donné un coup de main, un coup de crayon, participé à la rédaction d'article ou en ont autorisé la diffusion, je leur adresse mes sincères remerciements : Christian DEBARRE pour son dessin, Pierre VEDEL pour les conseils et les coordonnées, Alain LECORRE pour les archives, Thierry ETIENNE pour son article, Thomas BAUJARD pour la diffusion de l'article inédit, Jean-Olivier WEBER pour les photos de l'AG 2012.

CHRISTINE GALLI,
PRÉSIDENTE DU VCF



SOMMAIRE

Édito	2
L'AG Alsacienne	4
Doux délit	7
La journée piste au Bourbonnais	10
Dossier : Le proto Voxan	17
Essai du Proto Voxan, MJ 1673, juillet 2005	18
Article inédit : 24H Moto Journal en Voxan	24
La saga courte mais dense de Frédo en Voxan	28
Voxan Électrique	36
Vous avez dit motos françaises ?	40
Scramblers in the night	42
Un itinéraire de fou	45
Le Road vu par Bar2	47
Interview : La première Carte	48
Boutique Technique et Solutions Après Voxan	52
Coordonnées du Voxan Club de France	55





L'AG ALSACIENNE

11^{EME} ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU VCF

TEXTE : LAURENT GÉNIQUE (TONY TRUAND)
PHOTOS : J.O. WEBER

Notre présidente préférée m'a demandé d'écrire quelques lignes sur l'AG 2012 dite "Alsacienne". Je m'exécute donc d'autant plus volontier que de l'avis général ce fût une franche réussite, et ce sur tous les plans : orga proprement dite, situation du site, météo et ambiance.

Une AG du VCF de plus au compteur, la 11^{ème}, et il me semble n'en avoir manqué aucune.

Depuis les AG plus ou moins informelles des débuts, à Isoire, où chacun se débrouillait pour l'hébergement, et où les "ballades" improvisées de parfois 400 bornes dans la journée se faisaient à un rythme "arsouille" et tous groupir, avec les risques que ça comporte, jusqu'à celles des dernières années, superbement organisées dans des lieux magnifiques : que de chemin parcouru !

Alors, on revoit des tronches connues depuis 10 ans, des plus récentes, et même quelques djeuns récemment convertis mais toujours avec le même plaisir de se retrouver bi-annuellement entre irréductibles de la meule de caractère, refusant le "tarmo d'élevage" et préférant le lait cru moulu à la louche au pasteurisé : on se sent moins seul !

Les ballades se font désormais par petits groupes, par affinité ou au hasard des départs et dans un joyeux

bordel, mais un peu plus dans l'esprit tourisme, et seules deux légères gamelles sans conséquences ont émaillées le week-end. Il faut dire qu'avec les road books de fou furieux concoctés par Bertrand, qui recensent quasiment les bouses de vache et les nids de poules, ça aide, tout comme la météo parfaite du week-end et les routes superbes et bien entretenues.

À noter, les hordes impressionnantes de tarmos teutons parcourant la ligne bleue des vosges, ainsi que les pelotons entiers de cyclistes dans tous les cols : ça calme les vellétés de pilotage et incite à se trainer un peu la teub pour faire du tourisme, ce qui est le préférable, vu les nombreux sites à visiter.

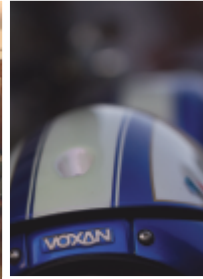
Le vin blanc d'Alsace, je connaissais avant l'AG, oui, je sais, ça se voit ! mais comme c'est la période des révisions, on s'est pas fait prier, même si le lieu était propice, merci Nadia pour les dégustations. Quand on ajoute la soirée tartes flambées, la choucroute, et les bretzels, fallait pas y aller pour maigrir : bref, y a que les cigognes qui ont claqué du bec !

À ce propos, j'ai appris par Christophe que les bretzels étaient plongés dans une solution de soude à 10% avant cuisson, ça reste excellent, mais j'aurai préféré l'ignorer, pas vous? ha, bon.

4 - COMPTE-RENDU DE L'AG 2012







Au niveau réglementaire de cette AG VCF, et pour la 1ère fois, me semble-t-il, la totalité du bureau a été reconduite dans ses fonctions à la satisfaction de tous puisqu'à la majorité absolue, et ce avec moult applaudissements pour le taf énorme accompli et à venir, notamment pour la mise en oeuvre des "solutions après Voxan" organisé par le VCF ; bravo pour toutes ces énergies mises au service de notre club.

En ce qui concerne le volet financier, je résume l'exposé! : on est blindé de thunes, magot essentiellement issu de l'appel aux dons en vue des enchères post Cazeau et destiné à financer les rachats de stock de pièces ou les refabrications : donc triple A pour le VCF, merci Scraty .

Au final, et seule très légère ombre au tableau, ni l'absence de musique

live, rare sur une AG, ni la rigueur "Alsacienne" des horaires de repas n'ont soulevé de critiques. C'était sans doute pour éviter à certains de s'attarder à l'apéro.

Mais quand on a vu, dimanche, l'exhibition raffinée de Davy "el piloto" en drag queen faisant le service à table, on a compris qu'il allait être temps de replier les gaules ! Ce qui fut fait le lundi matin, toujours sous le soleil, en se donnant rencard pour l'anniv, à La Bourboule en octobre.

Donc, grand merci à nos amis Alsaciens du VCA pour cette AG mémorable.

Et vivement l'AG 2013, organisée par les yétis Grenoblois, et c'est en Chartreuse : ça promet !

LAURENT (TONY TRUAND)

6 - COMPTE-RENDU DE L'AG 2012





DOUX DÉLIT

LA SCÈNE SE SITUE DANS LA SALLE D'AUDIENCE D'UN PETIT TRIBUNAL DE PROVINCE, DANS LE CENTRE DE LA FRANCE ...

Ne serait-ce là l'oeuvre d'une perversion collective orchestrée par un habile meneur? Lance glorieusement l'avocat général.

Le tribunal entier s'élève contre cette phrase pointée comme une sentence. Un brouhaha nerveux s'étend tout à coup. Personne ne semble croire à cette hypothèse fallacieuse. Le présumé meneur ici présent n'a rien d'un manipulateur. Et ses acolytes ne semblent pas le moins du monde avoir besoin d'un mentor pour agir. Le juge dirige donc sa question vers l'ensemble de ces accusés peu ordinaires:

- Mais n'avez vous pas eu quelques propensions à fauter par envie de vous dépasser?

Les coupables sentent quelques chaleurs les envahir. Les regards sont tombés au sol. Personne dans ce box n'oserait prétendre contredire le juge sur ce terrain perdu d'avance!

- Et qui est ce fameux meneur qui vous aurait tous embarqués dans cette affaire ? reprend-il.

Cette fois, le clan des accusés s'anime d'un même élan. Les voix s'emmèlent dans un concert difficile à apprécier.

- Un doux malade, Monsieur le juge, atteint d'une maladie qu'on souhaiterait à tous !

- Il a dû voler des vies pour rajouter des heures à ses journées!

- Ceux qui ont eu affaire à lui vous le diront: il semble ne parler que de ça, ne faire que ça, ne vivre que pour ça!

- Chacun connaît le nombre impressionnant de ses réalisations.

- Il est partout, se connecte à un monde fou.

- Il négocie avec de gros dealers!

- Ce n'est pas un débutant! il en connaît long sur la question.

- Il se dit même qu'il a su redonner la vie!

Le juge est visiblement impressionné:

- Personnalité bluffante, certes... Pourtant ce Monsieur n'est pas un gourou! Je ne pense pas qu'il vous ait forcés Messieurs! Mais... Peut-on vraiment vous appeler "Messieurs"? Vous m'apparaissez comme de vieux adolescents. Votre "meneur" n'obéirait-il pas à votre penchant irréféré pour ces enfantillages?

L'agitation est telle dans ce box de Gaulois tonitruants que le juge doit tempérer:

Calmez vous, que Je m'adresse à celui qui fut longtemps votre porte parole officiel:

- Monsieur, vous avez la lourde responsabilité de parler au nom de vos complices . Qui mieux que vous pourrait répondre de vos agissements? Votre réputation n'est plus à faire. Vous vous êtes illustré dans ce

DOUX DÉLIT - 7





type de débordements puérils à maintes et maintes reprises. Et cette fois encore, on vous y retrouve!

- J'assume. Je l'avoue sans aucune honte, je ne peux pas résister à l'appel du jouet.

Le juge reprend plus sévèrement:

- Nous sommes bien d'accord que vous êtes conscient des répercussions de vos actes?

- S'il en est...

- Vous savez que vos pratiques aggravent notoirement la pollution de notre environnement?

L'accusé ne semble pas affecté :

- Si peu...

- Vous n'ignoriez pas qu'un ennui matériel ou une erreur d'appréciation de votre part pouvait plonger vos proches dans la peine et l'embarras. Et je ne parle pas de l'aspect financier en l'occurrence!

Cette fois l'accusé à été touché, pourtant, une pointe de malice subsiste dans un sourire qu'il étouffe:

- C'est vrai... Mais c'est tellement bon...

L'avocat général pointe un doigt sévère:

- Nous avons affaire à des personnes sous addiction votre honneur, comment avoir un dialogue sensé avec ce genre d'individus!? Ils ont agi en réunion, ce qui aggrave leur cas! Ils ont comploté pour mettre au point leur organisation. Le matériel nécessaire au délit à été soigneusement préparé, méthodiquement réglé. Il y avait un planning bien établi, qu'ils se félicitent d'avoir respecté scrupuleusement. Ils ont donc bien agi sciemment ! Rien ne pouvait se mettre en travers de leur projet, le ciel lui même à tenté quelque

chose... En vain! Ils sont obstinés les bougres! Et ce "meneur" ce fin organisateur je serais curieux de savoir ce qu'il peut avancer pour sa défense:

Le brave agitateur se reconnaît, il se lève sous les applaudissements généraux de ses comparses admiratifs et reconnaissants. Il s'adresse à la cour tête basse, non par gêne, pas tout-à-fait par respect, mais bien pour dissimuler une once de satisfaction:

- Rien, Mr l'Avocat général, je n'avancerais rien. Pourquoi me défendre d'une réussite? Je pourrais même, contre toute modestie, prétendre que je suis fier du résultat de ma manœuvre. Je regrette d'ailleurs de ne pas avoir pu, en dépit de toute l'énergie que j'ai déployée pour cette affaire, attirer plus d'adeptes à notre réjouissant rassemblement.

Face à un tel aplomb , l'accusateur baisse les bras.

- Mais enfin vous ne semblez pas comprendre qu'on vous considère ici comme des délinquants! Vous êtes coupables d'avoir recherché les limites, d'avoir tutoyé la griserie, entretenu l'euphorie générale. Et surtout, d'avoir, en plus, incité les autres à vous suivre!

Devant tant d'acharnement à vouloir sanctionner ce qui ne doit pas l'être, l'avocate n'y tient plus. Sans qu'on lui en prie, elle entre silencieusement en scène. Sa simple présence vaut tous les discours.

Elle paraît glisser sur le parquet, majestueuse, fière, étincelante. Elle est belle à en perdre tout discernement. Elle est tour à tour mannequin baroudeuse, sportive. Sous ses ronronnements enchanteurs, elle déborde de beauté et de classe. La salle entière retient son souffle, on aimerait l'applaudir mais on s'y refuse... Pour

8 - DOUX DÉLIT





ne Pas briser le charme qu'elle opère. Le silence se maintient, comme une volonté de ne rien faire qui puisse la déranger. Pire encore, la mettre en fuite. Le juge est ébloui. Sous influence à son tour, alors que l'avocat général reste muet d'admiration et d'envie, il sert de sa voix devenue incertaine:

- C'était donc pour vous!

La belle ne dit mot, d'aucuns affirment qu'elle ne sait que rugir. Elle se contente de lancer à la cour un face-à-face de ses yeux devenus aveuglants de lumière.

L'avocat général tente une ultime manoeuvre:

- Ces gens sont en délit de plaisir! Il ont voulu vivre une boulimie de sensations...

D'une seule voix les accusés répondent joyeusement un "OUI" sans équivoque.

Le juge abat discrètement son marteau sans quitter des yeux la belle ensorceleuse, tour a tour avocate du diable et substance delictueuse. Il acquiesce, il comprends, et se met à balbutier en direction de la sublime défenderesse:

- Encore vous... Combien vous croyaient disparue... Ces joyeux drilles se sont donc réunis pour savourer encore de vos charmes...

Puis, en s'adressant aux fautifs:

- Je vous envie Mesdames Messieurs. J'envie l'objet de votre passion. J'envie votre bonne entente. Comment

ne pas rêver de cette cohésion qui fait si cruellement défaut à notre environnement actuel. Quand j'ai pris connaissance de ce dossier, je n'y ai vu que bonne entente, franche camaraderie, repas joyeux et respect de l'autre. Rien ici n'est répréhensible. Il n'y a pas lieu de faire tout ce cirque pour quelques sympatiques tours de piste! Je vous condamne à entretenir aussi longtemps que vous le pourrez cette fantaisie qui vous caractérise!

Les applaudissement fusent et abondent aussi radieux que les mines toujours réjouies de tous les participants.

L'avocate de la défense quitte silencieusement la salle en éteignant ses phares. Elle roule modestement sans déranger personne. Sa présence n'est plus utile ici, sa route la conduit déjà ailleurs vers d'autres rêves, d'autres projets.

C'était bien elle, c'était bien pour elle! Tant d'amour pour une seule, est-ce condamnable? Doit-on penser passion ou aliénation?

Le juge hausse les épaules avec retenue, en refrénant un sourire approbateur.

Il replie ce dossier du "BOURBONNAIS" et se presse soigneusement sur la petite sangle qui vient cloturer cette affaire en soulignant malicieusement le nom "VOXAN"

Un dossier qui ne se refermera peut être jamais...

MANU (SOUDOGAZ)





TEXTE : J.P. BONDU (VdeV)
PHOTOS : ANTHONY MADIOT (STAL)

DRING ! OUI J'ÉCOUTE ... BONJOUR M'DAME LA PRÉSIDENTE ... COMMENT, UN COMPTE RENDU DU WEEK-END BOURBONNAIS ? OUI BIEN SÛR AVEC PLAISIR ... COMMENT, IL NE FAUDRAIT PAS QUE J'ARRIVE LE SOIR ... TRÈS DRÔLE. BREF, ME VOICI EMBAUCHÉ POUR VOUS CONTER CE WEEK-END BOURBONNESQUE PAR LE MENU. ALORS ... ALLONS-Y !

Organisation d'enfer, je book l'hôtel vendredi soir à Moulins « passeke » me taper 3h de route samedi matin, pas glop. Enfin booké ... comprendre j'appelle Pascal pour lui dire que j'arrive. Coup de bol une place s'est libérée, c'est dans la poche !

Vendredi 4 mai arrive enfin, je prévois de partir à 17h et suis donc sur la route à ... 20h30 ! Ben oui, moi j'attends toujours la pluie pour partir, « passke » la pluie c'est dans la tête ! Merci à Bruno (BrunoXan) qui se charge de mon bazar de piste dans sa voiture (combine, 2^{ème} jeu de jante). Deux flashes plus tard me voici arrivé à Moulins. Pascal (encore lui) et Solène (qui gagne à être

connue) me renseignent sur l'accès, car bien sur je n'ai pas pris l'adresse. Rock'n Roll ! In-fine j'arrive, réception fermée, des guignols discutent sur le parking, il me faudra 15 mn pour constater que ce sont de jeunes délinquants du VCF qui se fichent de moi, surtout Christophe (Elephant), Pat (Pat91) et Pascal (Alcapoun) : la vengeance sera terrible demain sur la piste ! Tour rapide sur le parking : y'a du matos ! Black Magic en veux-tu en voilà, BMW HP2, Ducat 1198S ... mazete, le VCF est devenu people ou koa ???

Je rejoins finalement ma chambre et fais la rencontre de Dominique. Très sympa, jusqu'à ce qu'il réalise que je

10 - LA JOURNÉE PISTE AU BOURBONNAIS







ronfle, ce qui l'empêchera de dormir toute la nuit, et moi avec. Bien sûr, il est un peu moins détendu le matin, moi aussi, d'autant que son fils l'appelle pour lui annoncer qu'il a plié la voiture. Résultat, c'est Dom qui plie les gaules, dégouté. Dommage, il commençait à m'expliquer que son fils s'était inscrit en « CB Cup », souvenir souvenir, j'aurais bien taillé la bavette. Marrant que le nom ait survécu alors qu'il s'agit de « 500 promo ». À propos de matin j'aurais dû dire l'aube, « passeke » sont fous au VCF : petit déjeuner à 7h pour être sur la piste à 9h ! Ehhh ... Ça va pas les gars, même en semaine, je ne me lève pas si tôt ! Mais vu mon sens de l'orientation, bien obligé de suivre, sinon je vais me retrouver au Castellet. Bref, j'enfourche mon fougueux destrier sur un parking désert, les enfoirés. Heureusement, je reçois un sms de mon guide particulier avec les indications, voilà qui est mieux sauf que ... Ok, je prends la N79 mais dans quel sens ??? bon, finalement j'arrive, vous n'êtes pas obligés de croire en Dieu, mais, au moins, aux miracles ;-).

Le paddock ronfle comme une ruche, des bécane partout, certains bien installés, je repère Bruno au fond avec mon matos, c'est la banane !!!!! Pensez, 4 km de bitume pour faire des ronds sans enjeu, sauf celui d'aller le plus vite possible pour le plaisir de s'en mettre une éventuellement, j'adore, promis quand je suis sénile, je consulte un psy, car « fôt » bien admettre, c'est quand même un peu con ! J'adore. Arrive Olivier, sur sa BM RT, Voxaniste dans l'âme mais qui a tiré sa révérence il y a quelques années. Un bon gars j'vous l'dis, la preuve, il vient d'acheter une Moto Morini. Laquelle s'est empressée de lui faire un p'tit problème électrique, moralité, il se tapera l'aller-retour Paris juste pour venir

voir ces jeunes délinquants irresponsables du VCF faire des ronds, et la balade demain - C'est pas une belle preuve d'amitié cela ? Tiens à ce propos Olivier du 89 vient me ser-rer la pince. Mince ! Si je m'y attendais ! Attendez « fôt » que j'vous raconte. Non, non, je serai bref, pas plus de 2 pages ... Promis ...

Un jour que nous nous baladions en France (ne me demandez pas où), avec Yannick en CR Rouge Gardette, Olivier en Guzzi Le Mans, et mézigue en CR rouge Cazeaux, nous nous arrêtons dans un patelin super joli, boire un coup dans un café adorable et super sympa. Un joyeux luron nous tombe dans les bras, se pâmant devant les Vox, et c'est parti pour une heure de conversation endiablée. Non, non, pas de problèmes avec les Vox (quelle bande de menteurs), le SAV ? Génial ! La moto ? parfaite ! Bref, c'est décidé, il en achètera une et ... il l'a fait le bougre ! un beau CR (bien sur), orange. Voilà, je vous ai présenté CR89, alias Olivier, qui gagne à être connu. Comme nous tous bien sur ;-).

Maxens et Pascal commencent le briefing sur le paddock, nickel, public attentif, j'écoute de loin en m'équipant et tous ces conseils me semblent pertinents.

Première série, on fait partir les Elites - Bah ouai, « fô » nettoyer la piste et voir si ça ne glisse pas trop, merci Pascal ! On chauffe le pilote, la piste, la moto, mais bougre ... que cela fait du bien ! La 675 ronronne de bonheur, cette bécane est top, route, piste, et ça je ne le savais pas encore, chemins boueux (ce sera dimanche), impeccable. D'ailleurs, cela fait longtemps que l'on n'a pas parlé pneus, alors, je vous le dis tout net, je n'ai pas trouvé meilleur compromis que les Dunlop SportMax SportSmart. En 120/180, les mêmes

12 - LE BOURBONNAIS 2012





dimensions que les Vox. Mon CR est équipé de Michelin Pilot Road 2, moins sportifs, équivalents des Dunlop RoadSmart. Les SportSmart réalisent un peu la quadrature du cercle. Mais si vous vous en fichez, je peux aussi parler Mécacyl ... Non ? Ok !

Donc, les séries s'enchainent, je tente de m'incruster dans d'autres séries afin que les pneus (et le pilote !) ne refroidissent pas trop, cela marche parfois, mais pas toujours. Ambiance sympa, sérieuse et détendue, Pat91 à l'air de bien s'éclater sur la grille de départ à séquencer les sessions. Non, il ne roule pas (encore ?) cette année, mais la convalescence se passe bien. Sur la piste chacun prend plaisir sans se mettre la pression, les niveaux semblent homogènes. Je salue ceux qui discrète-

ment se dévouent au plaisir des autres, cela n'a l'air de rien, mais les contrôles techniques se sont déroulés rapidement, il y a un gonfleur sur le paddock pour s'assurer de la bonne pression des pneus, une ambulance prête à intervenir. Tiens d'ailleurs, j'ai à peine salué Doc36 avec sa belle chasuble jaune fluo ...

Je pars sur une session Découverte, uniquement pour prendre du roulage, en bout de ligne droite, un Road bien plus lent, je coupe pour laisser beaucoup de place et passe tranquillement dans le bout droit qui suit, simplement, content d'être sur un circuit, que c'est bon ! Puis le rythme s'accélère, la Tromph ne demande que cela. Je viens de monter un Pirelli Diablo Super Corsa SC1 à l'avant, un vrai pneu (!) Je retrouve

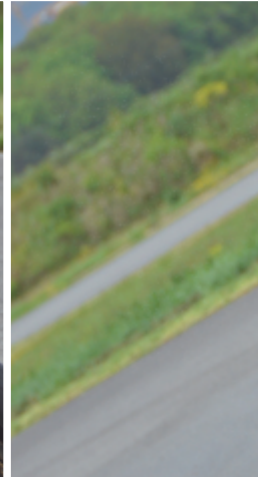




des sensations oubliées sur la route, rentrer fort dans le virage et accélérer aussitôt pour caler la bécane et tourner. Mais je commets toutes les erreurs de celui qui à perdu l'habitude : je freine trop, trop tardivement, pas assez fort, donc déclenchement trop tardif, passe à 2km du point de corde, pas assez d'angle, bref la cata ! Mais je connais par cœur, c'est normal. Le rythme s'accélère quand même, je me sens bien. Ligne de départ, le droite dont je me méfie comme de la peste, ligne droite à fond de 4, droite rapide en 3, gaz en grand pour ne pas se laisser déporter, j'arrive sur deux CR qui roulent ensemble mais sont décalés en trajectoire et espacés, ni une ni deux, je passe à l'extérieur du premier et plonge de suite dans le droite (celui avec les lignes peintes) à l'intérieur du second, avant qu'il ne m'ait vu arriver. Nickel avec de la marge mais je réalise soudain que je suis en roulage Découverte, gloups, j'ai dû le surprendre ! Pas le temps d'enquêter ni m'excuser, ce droite est rapide, gaz, rester concentré. J'apprendrai à la fin de la série que le premier est Fila, le grouillot le plus populaire de France, notre « Prez » ! Après M'dame la présidente bien sur ;-) - Merde - Vraiment cela m'ennuie. Je vais le voir pour m'excuser et il me dira simplement qu'il est sorti juste après car en effet, il a eu un peu peur. Une « t'ite » verveine Fil ?

Le temps se maintient, beau, il faut en profiter les prévisions pour l'après-

midi sont plutôt à l'orage et ... nous verrons que la météo ne s'est pas trompée ! Bref midi arrive et nous partons déjeuner. En effet le circuit ferme entre midi et 14h, obligations vis-à-vis du voisinage, semble-t-il. Direction le restau du campus (circuit et aéroport), nous déjeunerons fort bien avec un excellent service et une attente très raisonnable. Nous ressortons avec les premières gouttes qui se transforment ... en déluge ! Ça court s'abriter sous les tentes et à l'accueil du circuit. L'ambiance reste excellente, blagues et bonne humeur de rigueur, me voici hébergé à côté d'une magnifique 1198 S, plaisir des yeux. Puis la grêle fait son appar-



14 - LE BOURBONNAIS 2012





tion, ça s'améliore ! Certains qui ont de la route songent à remballer. Je préfère attendre et me réfugier à l'accueil. Manu et Maxens organisent un briefing pilote et j'écoute. Bien tout cela, position sur la moto, appuis, trajectoire, « z'ont » pas l'air ces deux-là mais « z'ont » l'air compétents ! Ouille, pas sur la tête !!! D'autres lisent les magazines dispos, ou profitent du café à volonté et petits gateaux. Le temps passe tandis que l'orage redouble de violence, le circuit n'est plus praticable.

Enfin l'horizon s'éclaircit et nous allons pouvoir repartir. N^{ème} tentative de m'incruster dans la série qui n'est pas la mienne, tant pis, je crois que

je suis repéré. Je regarde donc rouler la troupe, et ça roule pas mal ! Dans le 1er droit que je trouve glissant, je vois passer un road gris qui, manifestement, ne se pose pas de question. Déclenchement net du virage, point de corde, bon enroulé de la courbe, coulé, renseignement pris il s'agit de « cgtgilou ». Je me fais la remarque que tout cela se passe bien, chacun prend plaisir, et l'objectif de permettre à chacun de rouler à sa main pour gagner en confiance me semble atteint. Une 500 CB avec un petit cul sympa, type selle Speed années 70, passe, du casque sort une couette, j'apprendrai plus tard que c'est l'amie de Maxens. Pas mal





du tout. Malheureusement, une remise de gaz, en sortie du droite surnommé, se soldera par une chute et une cheville foulée, ainsi que de l'huile sur la piste car le carter a pris lourd. Intervention immédiate de l'ambulance et du personnel médical, nettoyage de la piste, nickel.

Mais je ne vous ai pas encore parlé de Christophe, alias Elephant, qui est venu avec son CR attelé. BrunoXan m'indique qu'il va faire un tour de manège à la place du singe. Comme nous sommes dans la même série, je me vois prier de ne pas doubler dans les chicanes pour des raisons de sécurité. Bah j'vous l'dis direct : pour doubler « fôdrait » déjà que je le rattrape le bougre !! Je finirai en effet par le rattraper, exactement dans la section dans laquelle j'ai doublé Fil, c'est-à-dire, avant le premier droite rapide. Et c'est là que cela se corse, car 1) un side cela passe très vite en courbe et 2) cela assèche terriblement le circuit encore humide et 3) cela prend de la place ! Comprendre : plus je me rapproche moins je vois où je roule, la visière complètement opaque, le point de corde masqué par l'engin. En plus le père Christophe m'a vu arriver, dans tous les sens du terme, et il y a un « je-ne-sais-quoi » de « viens-y-voir-je-vais-te-faire-voir-comment-ça-roule ». Et ça roule fort ! Étonnant, quand on pense au rapport poids/puissance, mais moins étonnant quand on regarde la surface de gomme au sol. Bref, après un demitour derrière lui, il sort, ou dois-je dire : il préfère sortir ? Je plaisante. Au plaisir Christophe. Non je n'ai pas dit que j'essaierais ! Mais avis à la population, les avis sont unanimes, cela vaut le coup !

La journée se termine gentiment, ponctuée par un nouvel orage, qui permet à chacun de se rappeler « qu'il y a de la route ». Moralité cela

remballe sur le coup de 16h30, dans une ambiance typique paddock, c'est-à-dire très conviviale, de gens qui n'ont pas vraiment envie de se quitter. Je suis content d'avoir réservé le gîte et de remonter sur Panam uniquement le lendemain. Je me réjouis de cette soirée à venir. Bien sur, alors que tout le monde à remballé outils et béquille, je réalise que je dois démonter ma roue avant et remettre celle de route avec le Dunlop ... Merci à Manu, Bruno, Solène et Olivier de leur grande patience à mon égard, trop cools !

Vivement l'année prochaine, cette journée est géniale, et le top serait un week-end complet qui permettrait d'avoir plus de temps, mieux assimiler et faire un BBQ géant sur le paddock - Croyez-moi moi une veillée Voxanesque sur un paddock, cela serait super !



Merci à Pascal pour cette fantastique journée, ce super we avec la balade à suivre, au club d'assumer la responsabilité financière, aux bénévoles pour leur dévouement, à ceux qui sont venus pour « le plaisir des yeux ». Cette journée est pour moi essentielle, c'est un ciment, un rendez-vous qui compte dans la vie du club, que l'on vienne en motard, pilote ou spectateur.

JEAN-PIERRE BONDU (VDEV)

16 - LE BOURBONNAIS 2012



LE PROTO VOXAN

AINSI VA LA VIE ET LA VIE EST BELLE LORSQU'ON PART DE RIEN OU DE PAS GRAND-CHOSE.

Le pas grand-chose, ben c'était nous, le VCF, cette bande d'allumés utopistes qui croyaient dur comme fer que les VOXAN allaient en faire voir de toutes les couleurs à tout ce beau monde de la moto. Cela a commencé en 2004 avec notre première participation au Moto Tour avec Bruno Destoop au guidon d'un Street jaune. Notre enthousiasme avait d'ailleurs largement débordé du côté d'Issoire puisque VOXAN s'était fendu d'une équipe de pointe dont les ambitions étaient évidentes : finir devant. Cette année là près de 10 VOXAN sont engagés... L'année suivante, VOXAN ressort

panneau-tage d'un commissaire de piste (celui-ci s'est trompé de n° obligeant Bruno à un stop and go inutile). L'article sur le proto paru en juillet 2005 marquera tant Thomas Baujard qu'une idée lui titilla l'esprit très rapidement: faire les 24 heures du Mans en 2006. Malheureusement, cet article ne parut jamais: Didier Cazeau ayant tué le projet fin



du "placard" le proto VOXAN pour s'engager en protwin, toujours avec Bruno Destoop comme pilote. A la fin de la saison 2005, VOXAN est vice champion... à cause d'une erreur de

novembre annonçant une restructuration importante; les sponsors ont abandonné le projet.

fil@

PHOTO : MATHIAS LACOMBE

LE PROTO VOXAN - 17

REMPLE

Le 1000 V2 n'est pas un monstre de puissance, mais il est plein : 100 ch dispos dès 6 000 tr/min. En passant les rapports à 5 000 tr/min, on ne perd que 1 000 tours et on se retrouve pile dans la zone de couple maxi.



OBJET RARE

Issu du cerveau fertile d'Alain Chevallier, le père des Voxan, ce prototype 1000 est un exemplaire unique. Bien né, il se bat pour le titre en challenge Protwin.

PAR THOMAS BAUIARD
PHOTOS ALEX KRASSOVSKY

« **O**n est arrivé au circuit hier soir tard, mais pas question de laisser ma moto. J'ai dormi allongé à côté, dans le camion ! » David Froget, motoriste de profession, n'a pas l'air frais. Et pour cause : il n'a dormi que d'un œil, surveillant jalousement "son" proto Voxan. Un exemplaire unique, construit

avec passion aux côtés d'Alain Chevallier, le papa du V2 français, avant le dépôt de bilan de l'usine en 2002. « Ça faisait des mois qu'on la voyait prendre la poussière au fond de l'usine, explique Emile Ferré, responsable commercial de la marque. Ça nous crevait le cœur. David a reconditionné un moteur, on l'a installé dans le châssis, et sans



**Proto VOXAN
1000 Protwin**
Puissance au vilo 143 ch
Poids tous pleins faits 182 kg
CHIFFRES CONSTRUCTEUR



ENTRAILLES
La colonne de direction fait office de conduite d'air. Les poutres du cadre s'emmanchent dessus. Au centre, les carènes d'injection. Plus ceux-ci sont longs, plus ils accroissent le phénomène de "suralimentation naturelle" qui gave la chambre de combustion... et augmente la puissance.

aucun essai, Bruno Destoop l'a emmenée à l'ouverture du challenge Protwin (course réservée aux bicylindres) à Dijon. Il a fini deuxième ! »

BIEN GAULÉE

En ce jeudi 5 mai, dans les stands du circuit de Nogaro (32), nous voilà donc face à une jolie moto bleu et argent, aux formes

classiques mais élégantes. Le réservoir rondouillard a quelque chose des anciennes Triumph T 595 Daytona, l'avant un faux air de Kawa ZX-9R et le cul de selle une parenté avec celui de la Honda CBR 600 RR (version course). L'ensemble est à la fois sport et classe : un charme très anglais pour cette belle française.

Sous le réservoir, le connaisseur aperçoit les culasses du V2 d'Issoire ouvert à 72°. Mais celles-ci sont barrées par un longeron en alu supplémentaire. « Le V2 1100 initial du proto faisait 158 ch au vilo, explique David Carters en magnésium, soupapes en titane, taux de compression de fou... avec Cheval, on s'était lâchés.

Du coup, on a renforcé le châssis. Rien que pour la colonne de direction, il y a une vingtaine de tôles d'alu mécano-soudées. Mais la fiabilité du 1100 était trop aléatoire. On s'est rabattus sur une version 1000, plus sage... » Qui sort tout de même 143 ch (lire encadré technique p. 26). Un joli silencieux unique soudé par Tony (« le bras armé d'Alain >>>

Sexy Une athlète en robe de grand couturier

BÉTON

Notez le renfort supplémentaire (en alu) qui relie les platines d'ancrage à la colonne de direction. Le régulateur est fixé dessus.



>> Chevalier », s'amuse David), des suspensions Ohlins et des freins Beringer... La Voxan respire le sérieux et donne envie de rouler. En selle !

DEMI-FOND

Compte-tours analogique flanqué d'un voyant rouge (contact et mano de pression d'huile), bulle assez ample... le poste de pilotage est sobre et bien agencé. La position de conduite s'avère confortable pour une personne de 1,75 m. La selle est basse (81 cm) et le réservoir n'écarte pas trop les pattes. Ce n'est pas la finesse d'une Ducati 999, mais on sent la moto plus courte et moins imposante qu'une Aprilia RSV 1000. Moteur ! Le ronronnement du bicylindre de série a disparu. A sa place, un martèlement bien plus sonore et plus sec. Eh eh ! L'embrayage est doux pour un moteur de course, mais plus délicat à doser que celui du Café

Racer. Boîte inversée, plus de rétros, des pneus slicks : ça sent la poudre ! Première sensation : l'excellente agilité du châssis, renforcée par le profil triangulaire des Michelin. Le bi est

souple : il reprend à 3 500 tr/mn sur le sixième rapport. La première crête de couple est à 5 500 tr/mn, puis le V2 Voxan fait le gros dos de 6 000 à 8 000 tr/mn. BroARR ! Au-des-

sus, on s'attend à du rab, mais c'est un peu décevant : la mécanique se contente d'allonger la foulée. Bruno passe ses rapports à 9 000 tr/mn. Pas la peine d'aller jusqu'à la zone rouge

CHÂSSIS LE GROS ŒUVRE



David Froget est parti du cadre poutre en acier inox qui équipe le Café Racer d'origine. Sa section a été affinée (1 mm contre 1,5 mm de série). La colonne de direction, qui fait aussi office de conduite d'air, est en tôles d'aluminium pour plus de rigidité, tôles usinées puis mécano-soudées pour

baïsser le poids (une pièce en alu coulé est plus lourde). C'est Charles Laurent, un chaudronnier auvergnat, qui s'est chargé de ce boulot d'orfèvre. A partir d'une simple tôle d'aluminium, il a également réalisé le magnifique bras oscillant caissonné. Ce dernier est raccordé au cadre par deux platines latérales usinées en alu. Deux longerons additionnels en alu relient ces platines à la colonne pour accroître la rigidité en torsion. La colonne de direction est montée sur des excentriques afin de pouvoir faire varier la chasse. La géométrie et l'empattement restent identiques à ceux du Café Racer et l'assiette est légèrement basculée sur l'avant. Le gain sur le poids total du châssis est de 18 kg ! Les évolutions à venir en cours de saison : un ensemble maître-cylindre-piston-étriers Beringer et un amortisseur Fournales. Soit une moto 100 % française. Cocorico !

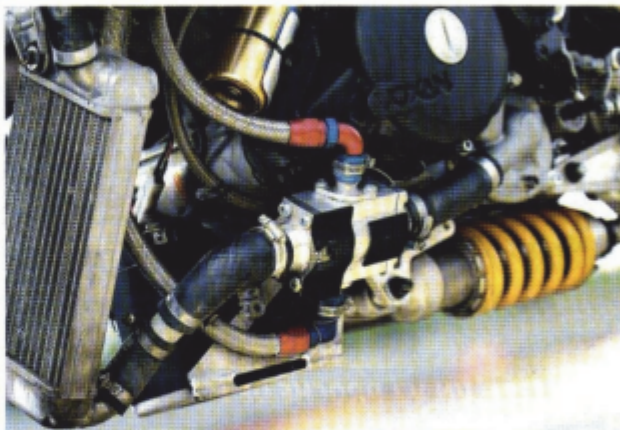


SQUALE
L'entrée d'air frontale donne un air de prédateur à cette Voxan.

MUTATION
Le boîtier électronique va bientôt migrer sous le dossier. Deux paramètres modifiables : les temps d'injection (puissance et souplesse à un régime donné) et la gestion des pompes de reprise (pour adoucir les coupures à la décélération).



NIVEAU
Comme sur les Aprilia RSV et BMW K 1200 R, le niveau d'huile se contrôle d'un coup d'œil à l'aide de ce flexible. Pratique.



(500 tours plus tard), ça règle en haut.

Le cap des deux tours est passé, les pneus commencent à chauffer et leur grip permet de contraindre davantage les suspensions. J'augmente graduellement la cadence. Le contrôle des gaz est facile : pas d'à-coup à la réouverture, peu de jeu à la poignée. On exploite sans peine le couple disponible dès le point de corde : un élément de pilotage crucial du twin qui doit compenser ses performances inférieures à celles des quatre-cylindres par une vitesse de passage en courbe supérieure. A la décélération, on note quelques ratés – que David pense pouvoir éliminer en bossant sur l'injection.

LES DOIGTS DANS LE NEZ

Le châssis aussi est facile. Il se place aisément, vous autorisant à conserver un maximum d'élan en entrée de virage pour soi-

gner votre sortie sans élargir. Les suspensions sont un régal de douceur et encaissent les bosses de la portion sinieuse sans perturber le guidage. Pleins gaz dans le grand droit défoncé qui commande la ligne droite des stands, pas d'amorce de guidonage, alors que la Voxan est dépourvue d'amortisseur de direction. Ce proto est incomparablement moins physique que l'Aprilia RSV 1000 que je pilote en championnat de France d'Endurance (lire pages 28 et suivantes). Certes moins puissant (d'une dizaine de chevaux, à la louche), le twin français est plus exploitable et plus facile. Une sorte de grosse 600, vive, réactive et dotée d'une faible inertie en regard de son poids (182 kg tous pleins faits !). On retrouve le comportement évident qui caractérise les Voxan de série. Mais comme dit Bruno Destoop, par ailleurs essayeur auto chez Matra, « pas-



TÊTE FROIDE

Un échangeur thermique (eau/huile) permet d'abaisser la température du circuit d'huile. Un plus pour la fiabilité.

SIMPLE

Un compte-tours (zone rouge à 9 500 tr/mn), un voyant de pression d'huile et basta ! Un chrono embarqué type Alfano ne déparerait pas.

ser d'un Café Racer à ce proto, c'est comme passer d'une voiture à un kart : le châssis est bien plus rigide, plus direct ». C'est un fait : plus on va vite et plus la partie-cycle met en confiance, montrant que ses limites sont loin. Ce qui permet à Bruno de signer

des chronos spectaculaires malgré une puissance limitée (1'24" au tour à Albi, c'est pas du mou de veau). Quel outil ! J'ai beau garder à l'esprit que cette Voxan est un exemplaire unique, cette moto m'électrise et j'attaque. Regroupé derrière >>>





À L'AFFÛT
Après trois épreuves, la Voxan de Bruno Destoop est deuxième des Protwin, à un point de Stéphane Molinier (Suzuki n° 1). Alain Cottard (n° 76) est troisième sur Aprilia.

>> la bulle dans la longue ligne droite du circuit Paul-Arnaud, j'anticipe le freinage. N'oublie pas les coups de gaz, sois propre. Malgré cela, en décomposant bien le rétrogradage et en relâchant progressivement l'embrayage, il n'est pas facile d'éviter le dribble.

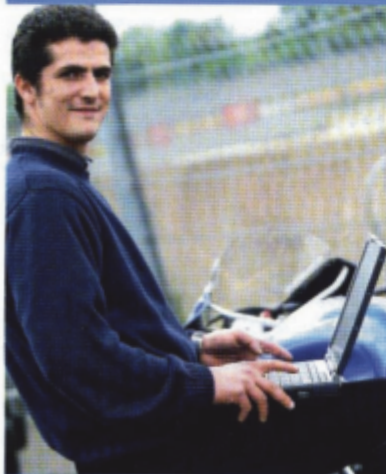
LE TALON D'ACHILLE

Le double disque Beringer ne manque pourtant pas de progressivité et le transfert des masses s'effectue en douceur. Mais, du fait du couple important, l'absence d'embrayage à glissement limité se fait cruellement sentir. C'est flagrant par rapport à une Ducati 749R ou une Aprilia RSV, machines sur lesquelles on peut remplir ses rapports en catastrophe sans bloquer la roue arrière. De retour aux stands, j'expose mes griefs à David. « Ne t'inquiète pas, me répond-il, je travaille sur un anti-dribble et il y a moyen de trouver quelques chevaux en haut. »

En dépit de ces faiblesses, je jubile : cette Voxan est un détecteur, qui pousse à se lâcher en courbe et à passer toujours plus vite là où une 1000 quatre-cylindres intimide par sa puissance. J'ai trouvé ma sportive idéale, celle qui permet de progresser sans se faire peur. Je me tourne vers David : « La seule chose qui m'inquiète vraiment, c'est quand et à quel prix vous allez la sortir de série. Parce que j'en veux une ! » □

En temps réel Le développement de la Voxan s'effectue en course

MOTEUR UN V2 PROCHE DE L'ORIGINE



de 50 mm de diamètre (45 mm d'origine), culasse retravaillée et soupapes allégées en acier (- 2,4 g par soupape), rapport volumétrique de 11,6 à 1 (10,8 à 1 d'origine), distribution et cartographie d'injection spécifiques. Avec ça, on obtient 143 ch au vilebrequin à 9 000 tr/min, soit au même régime que la puissance maxi d'origine (106 ch). Le décalage des temps d'ouverture des soupapes permet de déplacer la zone de couple maxi : de 9,8 mkg à 6 800 tr/min, on passe à 12 mkg à 7 200 tr/min. « La suite des réjouissances : adapter un shifter (passage des rapports assisté), un antipatinage, et greffer un second injecteur à chaque cylindre. Ça promet !

HOMME DE SCIENCES

David Froget développe le twin Voxan sur PC à l'aide de l'acquisition de données (boîtier jaune).

David Froget (ci-dessus), 32 ans, est un ancien du service recherche et développement de Voxan. Désormais prestataire de services par le biais de sa société Electronique appliquée aux moteurs, il assure le développement du proto Voxan. « On est parti sur la base d'un moteur de série. La préparation ? Corps d'injection de 54 mm de diamètre (idem origine), collecteur d'échappement



FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Bicylindre 4-temps en V à 72°, 4 soupapes par cylindre, refroidissement liquide ; 996 cm³ (98 x 66 mm) ; puissance : 143 ch à 9 000 tr/min ; couple : 12 mkg à 7 200 tr/min ; injection Magneti-Marelli Ø 54 mm ; boîte à 6 rapports.

PARTIE-CYCLE

Cadre double poutre acier inox, colonne de direction et boucle arrière en alu ; fourche inversée Ohlins Ø 43 mm, déb. 112 mm ; suspension arrière mono-amortisseur Ohlins, déb. 150 mm env. ; frein AV : 2 disques Brembo flottants Ø 310 mm, étriers 4 pistons Beringer ; pneus slicks Michelin 120/70 x 17 AV, 180/55 x 17 AR.

DIMENSIONS ET POIDS

Hauteur de selle : 81 cm ; garde au sol : n.c. ; Empattement : 1 475 mm ; réservoir : 16 l ; poids avec pleins : 182 kg.

INFOS PRATIQUES

Exemplaire unique, coût inestimable !



"La seule chose qui m'inquiète vraiment, c'est quand et à quel prix vous allez la sortir de série. Parce que j'en veux une!"

THOMAS BAUJARD

Au Mondial 2005, la Charade était présentée...

PHOTO : MATHIAS LACOMBE

23



RÉPÉTITION GÉNÉRA

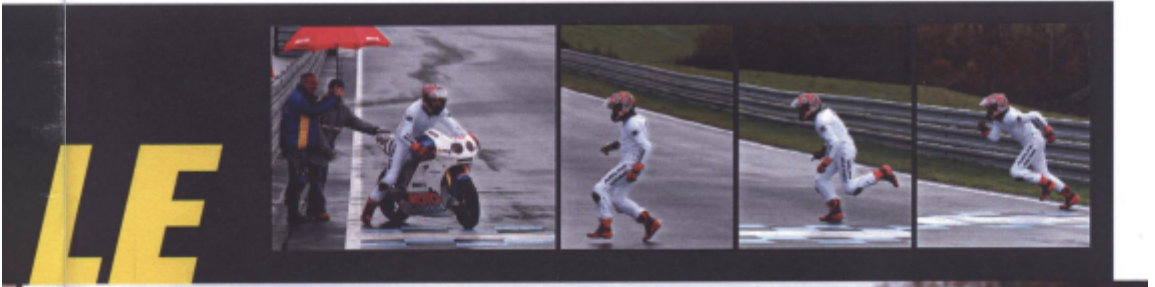


• Face aux Superbikes de 200 ch qui débarquent en 2006, les 145 ch et 180 kg de la Voxan semblent bien frêles. Mais ils seront des alliés sur piste humides, et notre seule ambition est de participer.

**Un prototype (Français !) unique,
une équipe *Moto Journal*, et un défi :
rouler aux 24 heures du Mans.
Pour s'y préparer, quoi de mieux qu'une
endur' grandeur nature ?**

PAR THOMAS BAUJARD,
PHOTOS (ET VIDÉO) MATHIAS LACOMBE

3 H 30 du mat', le réveil sonne. Où suis je ? Ah oui, le circuit du Mas du Clos, les 24 H à blanc du team MJ, et mon cinquième relai à prendre dans une demi heure. Fichtre, je suis complètement dans le pâté. D'abord, s'extraire du sac de couchage, ensuite s'habiller dare dare (ça caille !) et rejoindre le box. BrooarRR ! Le vrombissement de la Voxan, taquet dans la ligne droite des stands, me fait sursauter. Ca va, Nico est toujours sur ses roues. Un coup d'œil à la vitre : la pluie n'a pas cessé. Dans le box, Pascal Guittet, le team manager, m'accueille avec un sourire. Chrono et café en mains, il me rassure : la température au sol est



• L'équipe Moto Journal avec David Frogat (à gauche), les membres du Team Dom Endurance et du Voxan Club de France, les pilotes (Thomas Baujard, Bruno Destoop, Marc Grané, Nicolas Trolard) et le Team manager, Pascal Guittet.

stable : cinq degrés, et sept ambiant. Nicolas roule super bien : l'49 régulier. « T'as un bon quart d'heure pour t'habiller ! ». Combine, sur combine de pluie, gants Mappa sous les gants de vitesse, groin anti buée, tampons mousse dans les esgourdes et tour de cou en polaire, je suis paré ! Nicolas Trolard rentre aux stands, dégoulinant. « Fais gaffe aux feuilles mortes par terre dans le premier droit. Sans ça, pas de problème sur la moto. » Pascal fait le plein pendant que David décharge les données fournies par les capteurs d'acquisition sur son PC. On ressort le proto. Contact. Démarreur, phares. C'est reparti !

REMETS LE COUVERT !

Les 24 H du Mans avec les lecteurs de *Moto Journal* en 2004, vous vous souvenez ? Une dix huitième place au scratch avec une Aprilia RSV, mais surtout, une aventure humaine exceptionnelle. En juillet dernier, à l'occasion de l'essai de la Voxan protwin (un challenge réservé aux bicylindres), un flash me traverse l'esprit. Cette moto est légèrement moins puissante que notre RSV d'endurance (il doit y avoir cinq chevaux d'écart), mais elle fait également vingt kilos de moins : 180 kg avec les pleins ! L'agilité qui en résulte dans le sinueux est spectaculaire pour une 1000. Avec >>>





SPORT ENDURANCE 24 H VOXAN



• Avant le départ, Daniel masque le radiateur avec du scotch alu pour aider le 1000 V2 à atteindre sa température de fonctionnement (il fait 7 C° !). • Emile Ferrer, Marc Granie et Thomas félicitent Nicolas Trolard à l'arrivée. • Sur le coup des 4 heures du Mat', Marc pique un roupillon dans le stand. • C'est Olivier (assis à droite), le cuisinier de Dom' Endurance, qui a -comme d'habitude- assuré la tambouille. •



• Séquence séchage pour les gants, les bottes, et les chaussettes trempées (notez les gants Mappa, nickel sous les gants de piste sur le mouille). • Pendant que David ausculte son bébé, Nicolas et Thomas s'échangent les sur-combinaison de pluie (indispensable pour ne pas souffrir du froid la nuit sous la pluie). • C'est ce veinard de Marc Granie qui aura droit à la seule éclaircie de ces 24 H. •



BUDGET

À ce jour, 50% du budget nécessaire à la reconstruction du proto Voxan et de la participation de l'équipe MJ, soit 20 000 € ont été réunis. Nos partenaires sont Pirelli, l'organisme de Crédit CGI et l'ensemble des concessions Voxan. Si l'aventure vous tente n'hésitez pas à nous rejoindre.

Contact : 01 41 33 47 44 ou
thomas.baujard@motorpresse.fr

MERCI À...

- Au **Voxan Club de France** qui a réuni les 6 000 € nécessaires à cette opération, grâce à deux partenaires du club : les sociétés KI Brille (peinture) et ACFC (informatique) basées à Sevrans.
- À **David Froget**, motoriste et patron de la société Electronique Appliquée aux Moteurs. Il a assuré la préparation du moteur en configuration endurance et l'implantation du carénage sur mesure réalisé par Emmanuel Estevant.
- Au **Circuit du Mas du Clos** (05 55 67 34 64) qui nous accueille gracieusement, nous mettant même les box à disposition.
- À la **société Voxan** de nous avoir mis à disposition le prototype Protwin de Bruno Destoop pour ces essais.

quatre litres de plus dans le réservoir (soit 22 en tout), une paire de vannes de remplissage rapide et des phares, ça ferait une bonne moto d'endurance, non ? J'en parle à l'équipe technique Voxan, et le motoriste David Froget me répond qu'il y a déjà pensé, mais que ce prototype unique fabriqué par Alain Chevallier (le père des Voxan) est uniquement destiné à la vitesse. Pour en faire une moto apte à tenir 24 H, il faut reprogrammer le boîtier électronique, refaire un faisceau électrique, modifier le carénage, adapter des phares et des démontages de roue rapide. Il faut surtout refaire des pièces fabriquées à l'unité comme le bras oscillant ou le cadre. On contacte alors le chaudronnier aéronautique qui les a réalisés, un auvergnat pur jus fou de moto du nom de Charles Laurent. Tant qu'on est dans le produit régional, on rappelle à la rescousse le team Clermontois Dom' Endurance (avec lequel MJ a couru les 24 H du Mans 2004). Ils mettent à disposition leur semi-remorque, leur outillage de ravitaillement (béquilles hydraulique, compresseur...), leurs mécanos et même leur cuisinier. Les lecteurs MJ des 24 H et les maquettistes de *Moto Canard* (Magali et Valérie) re-signent pour le chronométrage. Bruno Destoop et Marc Granié et ma pomme seront les pilotes, avec le jeune et rapide Nicolas Trolard comme remplaçant, et l'expérimenté Pascal Guittet comme team manager. On tient une équipe ! Mi-septembre, Bruno Destoop conclue la saison de Protwin par une belle seconde place, prouvant la rapidité et la constance de l'engin. Il faut maintenant faire un test de fiabilité, professe David Froget.

LE PROTO VOXAN A TENU 24 HEURES SANS BRONCHER

LES 24 H DU MAS

Solidarité nationale oblige, le Voxan Club de France se plie alors en quatre pour trouver le budget d'un roulage sur 24 H. Fin novembre, le compte y est : direction le circuit du Mas du Clos. Les conditions météo sont défavorable : pluie et froid, soit exactement ce que l'on peut retrouver au Mans dans quatre mois. Pendant que les pilotes se relaient au guidon, l'équipe technique discute de l'implantation des vannes Zénith sur le réservoir, du type de changement de roue rapide que l'on va adapter à la fourche, de la fréquence des ravitaillements (on part sur des relais d'une heure)... A chaque changement de pilote, David Froget charge les relevés de l'acquisition de données dans son PC, vérifiant ainsi la santé du moteur. Seule alerte mécanique : dimanche à midi, un support de carénage alu casse. Un coup de scotch et c'est reparti. Nicolas Trolard, qui a pris la place de Bruno Destoop pour ces « 24 H du Mas » afin de s'habituer à la moto, repart pour une ultime boucle. Qu'il accomplit sans faiblir. « Ça caillait, mais c'était bon ! » dira-t-il à l'arrivée. Pas un souci, pas un tout droit, pas une chute, l'équipe a le sourire. Et Pascal Guittet d'ajouter « Même si ça risque d'être plus Rock and Roll dans quatre mois au Mans, au moins, on est paré. » ☐



ACQUISITION DE DONNÉES :

A l'occasion de cette simulation de course, le V2 Voxan, en configuration endurance, et d'une puissance de 130 ch, était équipé d'une acquisition de données afin de surveiller son fonctionnement.





LA SAGA COURTE MAIS DENSE DE FRÉDO EN VOXAN

AU DÉBUT D'UNE HISTOIRE, IL Y A TOUJOURS UN PEU DE RÊVE, DE HASARD ET UNE ÉTINCELLE DE PASSION QUI MET UN FEU D'ENFER DANS NOS VIES BIEN RANGÉES.

Au début de celle-ci il y a le souvenir mêlé de fierté et de désolation d'une moto grise qui déchirait du son de son bicylindre la ligne droit du Mans aux 24 heures de 2001. Cette moto elle était française, elle ne ressemblait à rien d'autre, elle n'avait aucune chance et je ne m'intéressais pourtant qu'à elle. Elle s'appelait Voxan Café Racer. Malheureusement des bougies défaillantes eurent raison d'elles.

Mais ce jour là, roulant à l'époque en Ducati 851 (1991) et venant d'acheter un 900 SS (91), je me jurais qu'un

jour j'achèterais un Café Racer. J'eus même l'occasion de confirmer toutes les qualités de cette moto en l'essayant grâce à la gentillesse malade de David de la regrettée enseigne Toxic Machine à Etampes.

Mais c'est la piste qui commence à me titiller à l'époque suite à de trop nombreuses chutes sur la route et je ne franchi pas le pas. Pourtant mon pote Momo qui s'est mis lui aussi à la piste décide de faire sa première course avec un CR préparé pour un de ses potes Pascal Mariand. La machine semble apte à la piste mais l'aventure se termine par la perte d'un levier de frein, des frac-





TEXTE : FRÉDÉRIC DE FRANCE (HC3P)
PHOTOS : HERVÉ RITCHY (LA SALAMANDRE)

RÉCIT

ment peu banal dans une existence masculine : l'approche de la date anniversaire de mes 40 ans. Comme souvent dans ce cas l'angoisse des années qui passent entraîne en réflexe de défense la recherche d'un acte symboliquement le plus puéril possible : en l'occurrence l'achat inconsideré d'une moto.

Dans un premier temps, je me promène nonchalamment sur le Bon Coin avec plutôt l'idée de m'acheter un collector des années 90 (on revient toujours aux années de ses 20 ans). Je suis à deux doigts de craquer sur une Guzzi 1000 Daytona, celle là même dont je rêvais quand j'ai acheté en 1995 mon 1100 sport de la même marque. 10 000 €, c'est quand même un peu cher et dans ma réflexion, presque inconsciemment, je tape Voxan occasions sur mon PC.

À VENDRE : DEUX VOXAN CR

Et là, cette annonce : À vendre 2 Voxan CR, une montée piste et une en pièces avec toutes les pièces de route pour les deux machines. Le deuxième moteur est démonté pour cause d'arbres à came défectueux (grand classique). Le prix est honnête et le vendeur Jean-pierre Monmarchon, un pilote connu dans le milieu Ducati, ne cache rien sur les origines de la machine et ses exploits passés : elle a été préparée par Thierry de Moto Casse de Sud-Ouest et a couru deux fois les 6 heures de Nogaro sans soucis majeurs.

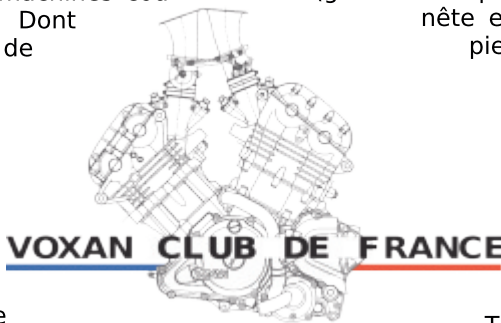
Connaissant le préparateur en

tures multiples pour le pilote et une réduction en compression de César pour la machine.

Pourtant, l'idée continue à trotter dans ma tête, surtout quand Bruno Destoop gagne le championnat Protwin avec un proto très amélioré. Puis, à la vue d'autres machines courant en Protwin. Dont celle très préparée de Gérard Brousselly.

Ou alors en contemplant les magnifiques réalisations de Charles Laurent qui achèvent de me convaincre que le twin français peut-être une alternative tout aussi sublime et brillante à mes Ducats préférées.

C'est là que se produit un évène-





question, je prends ma remorque, mon vieux Multipla et je file à Bergerac faire ma grosse connerie des 40 ans.

JE FILE À BERGERAC FAIRE MA GROSSE CONNERIE DES 40 ANS.



Ça y est j'ai 40 ans, la preuve, je fais autant de conneries qu'à 20 ans. Je suis clairement irresponsable (ce qui est le propre du mâle moyen), sauf, qu'au lieu de faire de l'irresponsabilité physique, je fais de l'irresponsabilité financière (la capote à chéquier, ça ne se fait pas encore). Me voilà donc avec le garage rempli de caisses bourrées de pièces avec une grosse bleue au milieu. Le vendeur n'a pas menti : il y a bien deux motos mais...

Dans les caisses on trouve : 4 culasses démontées, 8 arbres à cames complètement massacrés (il paraît que c'est classique chez Voxan), un jeu de vieilles soupapes,

un jeu de soupapes neuves, 8 coupelles bouffées, 8 neuves, des patins de distrib du kit évo, des segments de rechange, des joints de culasse, des joints d'embase de rechange, cylindres pistons ok, un bas moteur complet avec vile, bielles, boîte mon-



tés apparemment en bon état, tout le faisceau, le système d'injection complet, le système de refroidissement complet, embrayage, pompe à huile, cadre, bras oscillant, araignée, bâti arrière, réservoir, fourche, roues, freinage, habillage complet de route en parfait état, une paire de pots d'origine.



HUIT ARBRES À CAMES COMPLÈTEMENT MASSACRÉS

Il y a même en double un second habillage de route nickel, les feux, un radiateur, une paire de pots "racing" (relevés). Tout cela me laisse songeur... Avec de l'optimisme, on peut se dire qu'il n'y a qu'à faire refaire un jeu d'arbres, tout remonter et on a une deuxième meule pour le prix de la réfection des arbres.

Ou... avec de un peu de pessimisme (ou du réalisme) on est en droit de se dire que chez Voxan le moteur est à refaire avant de rayer le carénage...

En tout cas, ça ne sent pas la japonaise presse-bouton. Au niveau de l'esprit ça ne me changera pas des ducats. Pour sûr, ça demande un complément d'infos et, pour ce faire, une seule adresse : le Voxan Club de France.

30 - LA SAGA DE FRÉDO EN VOXAN





Visiblement, le club, après avoir milité pour sauver la marque, pleuré à sa liquidation, œuvre maintenant d'arrache pied pour que les motos en circulations continuent de rouler plutôt qu'à finir sous la sinistre poussière de sombres hangars aussi froids que cette immense cimetière où s'étaient les tombeaux des belles idées françaises mises en terre trop tôt.

UNE SEULE ADRESSE : LE VOXAN CLUB DE FRANCE



Mais pour l'heure, y en a une qui roule. Le vendeur m'a laissé deux slicks neufs, la vidange faite : alors roule mimile !

Mi-juillet c'est le roulage traditionnel prépa endurance des Tontons organisé de mains de maître sur deux jours par Alain Gomez et ses potes d'O3Z. Deux sessions de 20 minutes et deux sessions de 45 minutes par jour, c'est l'idéal pour savoir si la moto est bonne. Non pas bonne dans le sens efficace, performante. Tout ça, on s'en fout quand on est un poireau, ce qui compte, c'est la banane : le gros couple, les good vibrations, le gros son et tant pis s'il faut se battre avec la machine et même tant mieux, de toute façon ce n'est pas à 40 piges que je vais espérer devenir pilote.

On est donc en juillet 2010 et pour la première fois, je vais rouler en Café racer Voxan sur le fameux circuit du Val de Vienne au Vigeant. Pour le circuit, je connais un peu, j'y étais avec

les Tontons au mois d'avril précédent. Avec mon vieux 750 SS, histoire de bricoler un peu (comme d'habitude) et de larguer des pièces sur mon vieux pote Lolo histoire de lui rappeler le caractère aveugle de l'amitié.

On sent d'ailleurs dans son regard comme un mélange d'inquiétude et de compassion à la vue de ma moto (contrairement au dégoût franc et massif qui anime celui d'Hervé). Qu'en sera-t-il de la Voxan ?

Son amitié l'avait obligé à essayer la ducat'. Ira-t-il au bout de la franchouillardise de son phraser habituel. Ou de l'enthousiasme que l'on devinait il y a quelques années encore dans son regard à la vue du Café racer de notre ami Momo.

SON AMITIÉ L'AVAIT OBLIGÉ À ESSAYER LA DUCAT'.



Pour l'heure, chez les Tontons, en tout cas, l'ambiance n'est pas à la moto exotique. Ca serait plutôt la R6 mania, ce qui nous place à des années lumières de la moto de caractère. Tant pis pour eux, autrefois aussi il y avait un petit blond qui résistait encore et toujours à l'envahisseur et son meilleur ami était aussi un grand balaise un peu trop cambré. Cela serait il prémonitoire ? En tout cas, pour l'heure, la Vox, elle marche, elle marche fort, même.





Détaillons un peu l'engin : C'est un Café Racer 2001 qui, d'origine ressemble à ça.



Sur celle-ci, bien entendu on a viré l'habillage pour le remplacer par un poly complet de chez Racing Composites.

Les silencieux originaux ont été supprimés pour être remplacés par deux Termignoni Alu d'origine Ducati 916 évidés, retournés en position verti-

cale et ressoudés sur un collecteur permettant de les positionner en position haute. L'ancien proprio est chaudronnier de formation, ça aide.



Le système de refroidissement a été amélioré grâce au remplacement du

ON SENT DANS SON REGARD, UN MÉLANGE D'INQUIÉTUDE ET DE COMPASSION.





radiateur d'origine par un (beau-coup) plus grand.



SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT AMÉLIORÉ, ÉCHAPPEMENTS EN POSITION HAUTE.

Les platines repose pieds d'origine sont coupés et ressoudés après une légère rotation pour être placés en position haute et gagner de la garde au sol. Dans le même esprit le repose-pied lui-même est remplacé par un tube téflon taillé dans la masse.

Du coup, il a fallu rehausser la pédale de frein. Ce choix a dû être fait à cause du coût prohibitif des repose-pieds racing produits chez Robby (500€).

Malheureusement, question garde au sol, ça a l'air de rester délicat.



En même temps les pilotes précédents ne sont pas réputés pour être des branques et la vue de leur classement aux derniers 6 heures de Nogaro laisse à penser que je mettrais beaucoup plus de temps à trouver les limites de l'engin.

En effet, à priori, le moteur est resté d'origine, à part une bonne métrologie il est resté à 100 ch à peine. Ils finissent loin à la 39ème position mais, au milieu des Ducati 4 soupapes sur 6 heures avec des chronos en 1'43, pour ceux qui connaissent Nogaro et sa ligne droite c'est plus qu'honorable.

On est donc loin des maxi prépas de Gérard Brousselly ou de Charles Laurent avec 150cv à la roue (aller, encore deux photos pour se rincer



LES PLATINES REPOSE PIEDS D'ORIGINE (EN HAUT SUR LA PHOTO) SONT COUPÉS ET RESSOUDÉS POUR ÊTRE PLACÉS EN POSITION HAUTE ET GAGNER DE LA GARDE AU SOL.





l'œil)... Ce dernier peut poser fièrement au milieu de ses potes du Team Orange Mécanica : ses motos sont des œuvres d'art.



ON EST LOIN DES MAXI PRÉPAS DE GÉRARD BROUSSELY OU DE CHARLES LAURENT.

Mais ce qui est rare est cher. Je n'avais déjà pas le budget pour acheter la moto et donc encore moins pour parfaire sa préparation. Il faudra peut-être songer aux talents du bonhomme si la mécanique fait des siennes mais pour l'heure, elle tourne comme une horloge. Il va falloir essayer de mettre du gaz au moins aussi bien que les auvergnats du dit Team Orange.

Alors, c'est parti pour une petite prise en main. Trop boulette ! Ça marche cet engin ! Plus précisément



ÇA MARCHE CET ENGIN !

ça tracte velu ! Pas besoin de tirer dedans, il y a un couple de folie ! Ça me change de mes petits twins 750 Ducati. Moins de tours, moins de changement de rapports, le moteur est un vrai bonheur avec une sonorité digne d'un V8 américain endiablé.

Le caractère est bien présent et plutôt deux fois qu'une. On dirait que j'ai trouvé la Super sport qui manque à la gamme Ducati : un moteur coupleux, rageur, où tout l'agrément est dans les régimes intermédiaires.

Certes, cela manque d'allonge pour un 4 soupapes. Certes, ce n'est pas avec ça que je vais enfumer les 4 pattes dans les lignes droites, mais quel panard !

Question partie cycle, je suis agréablement surpris : la position est très haute et la moto est très lourde en statique, mais en action la lourdeur s'estompe et le train avant est même vif dans le pif-paf, sans doute aidé par une répartition du poids plutôt routière, accentuée sur l'arrière. De ce fait, sans doute, la moto semble aussi moins précise de

34 - LA SAGA DE FRÉDO EN VOXAN





l'avant et l'on rentre avec pas mal de retenue dans les doubles droits typiques du Vigeant. Peut-être qu'il faudrait descendre un peu la moto dans les tés ou alors c'est l'amortisseur qui fatigue.

CONTRAIREMENT AUX DUCATS, ON LA PILOTE NATURELLEMENT AVEC LE CORPS.

Question ergonomie c'est particulier, contrairement aux ducats qui donnent l'impression d'être dans la moto et qui supportent d'être menées avec autorité au guidon sans trop déhancher, là, on a la sensation d'être au dessus de la moto et on la pilote naturellement avec le corps en accentuant le déhanché. Enfin, ce jour là, je n'avais pas encore totalement compris ce mode d'emploi du fait d'un certain manque d'angle qui empêchait de se sentir calé sur le slider. Donc, pour la garde au sol, elle est encore insondable...

Comme d'hab' le problème majeur sur une moto c'est d'abord le pilote. En tout cas je repars du Vigeant enchanté et finalement très satisfait de ma « connerie » qui n'a pas l'air d'en être une. En plus, à part mettre de l'essence, je n'ai eu aucun souci mécanique du week-end, pas de fuite, pas de pièce égarée sur la piste, rien, une vraie moto « presse-bouton ». Là, c'est une vraie révolution pour moi. La tristesse m'envahie sur la route du retour : c'est quand qu'on y retourne ?

FRÉDO (HC3P)



C'EST QUAND QU'ON Y RETOURNE ?



À SUIVRE ...
35



VOXAN ÉLECTRIQUE

FAUT-IL CROIRE EN LA FÉE ÉLECTRICITÉ ?



TEXTE : THIERRY ETIENNE

D.R.

C'est un beau roman, c'est une belle histoire, celle d'un chevalier blanc qui vole au secours de marques françaises que l'on croyait condamnées à tomber dans l'oubli.

Le sieur Gildo Palanca Pastor, entrepreneur monégasque de son état, s'est successivement porté acquéreur de Venturi, puis de Voxan. Les deux marques avaient beau porter un nom qui commençait par V, elles n'ont jamais été en mesure de crier victoire. La faute à qui ? Aux entrepreneurs qui se sont lancés dans l'aventure sans en avoir les moyens, ou aux financiers qui n'ont pas cru en elles ? Vu de mon confortable fauteuil de journaliste, il apparaît que, dans un cas comme dans l'autre, ce n'est pas la matière grise ou le talent qui ont fait défaut mais les euros.

A Voxan comme à Venturi, il a sans doute manqué un homme d'affaires de la trempe de John Bloor, le repreneur de Triumph. Pour remettre la vénérable maque anglaise sur la route du succès, Bloor a dépensé

sans compter durant plusieurs dizaines d'années. Le temps nécessaire à une marque pour démontrer la pertinence de ses produits et les fiabiliser...

Ma grande passion pour les machines à pétrole s'exprime de préférence sur deux roues mais, professionnellement, je passe le plus clair de mon temps vautré dans une auto. Venturi, je l'ai découverte alors qu'elle s'appelait encore Ventury. Nous avons commencé notre carrière ensemble en 1987 et je me souviendrai toujours de ce tour de France avec l'un des tous premiers exemplaires produits.

IL N'Y A PAS D'ARGENT POUR LA MOTO EN FRANCE.

Voxan, ce fut en 2001 avec le Scrambler, sur les magnifiques routes corses. J'y avais interviewé Jacques Gardette qui savait déjà son entreprise en danger : « Il n'y a de toute façon pas d'argent pour la moto en France. Cela n'intéresse ni les industriels, ni les banquiers. Je suis d'un naturel pugnace et je n'ai pas

36 - VOXAN ÉLECTRIQUE

l'intention de baisser les bras, mais si je suis un jour contraint de céder la direction de Voxan à un repreneur étranger, je suis persuadé que des voix s'élèveront alors pour trouver cela regrettable. »

Voxan, comme Venturi, a plusieurs fois changé de mains sans jamais tomber, hélas, dans celles qui auraient pu la sauver. Au final, Venturi aura produit près de 700 voitures de sport en vingt ans, Voxan, 2727 motos en presque quinze ans, avant de tomber sous le couperet d'un adjudicateur judiciaire. C'est le jour de l'exécution que l'on mesure combien ces tas de ferraille ont une âme. Pour Voxan, c'était un V2 à 72°. Venturi, faute de moyens, avait dû se contenter d'utiliser un V6 biturbo d'origine Renault. Mais il était préparé !

Ces moteurs thermiques, le repreneur des deux marques, Gildo Pastor, n'en voulait plus. Après le rachat de Venturi, il a assuré la fourniture de pièces de rechange. L'a-t-il regretté ? Toujours est-il qu'il a refusé de s'en charger pour Voxan. Gildo Pastor n'est pas trop porté sur les bielles et les pistons. Il leur préfère un rotor et des charbons, comprenez un moteur électrique. Ceux qui ne connaissent pas n'ont qu'à soulever le capot de leur machine à laver...

L'avenir de l'automobile et de la moto, il le voit branché. Il parait que c'est plus propre pour la planète. Vaste débat. J'ai eu sous les yeux une étude qui démontrait que, lorsque considère les émissions de CO2 du puits à la roue, une voiture électrique utilisant du courant provenant d'une centrale fonctionnant au charbon émet autant de gaz à effet de serre qu'une voiture à moteur thermique. CQFD.

Reconnaissons à l'électrique l'avantage de ne pas polluer directement les centres villes et intéressons-nous

à la façon dont ce moteur distille sa puissance. Un moteur électrique a ceci de particulier qu'il délivre un couple instantané. En clair, dès que vous tournez la poignée, le couple maxi est déjà là. Les amateurs de gros mono vont être sur le cul !

LES AMATEURS DE GROS MONO VONT ÊTRE SUR LE CUL !

Problème quand le moteur est fort en watts, cette brutalité est dure à gérer sur le plan de la motricité. Je me souviens avoir essayé une Quantya en tout terrain et le pilotage était vraiment perturbé par cette arrivée trop brutale du couple. Autre déception, une fois ce pic atteint, l'accélération s'avérait désespérément linéaire. Avec un moteur électrique, l'allonge est là, on peut d'ailleurs se passer de boîte de vitesses, mais côté sensations c'est le calme plat.

CÔTÉ SENSATIONS C'EST LE CALME PLAT.

Certains constructeurs de motos électriques qui font aujourd'hui figures de pionniers ont entrepris de corriger ce défaut. Il y a un mois, j'ai essayé une Zero S (pour Zero émissions), un roadster de la taille d'une 125 dont le moteur de 29 ch m'a convaincu que des progrès étaient possibles. Grâce à une électronique de puissance sophistiquée, les ingénieurs de Zero Motorcycles, une boîte californienne, sont parvenus à recréer artificiellement une montée en régime comparable à celle d'un moteur thermique.

Mais toutes les tares du moteur électriques ne sont pas encore corrigées. Les seules batteries performantes sur le marché sont des lithium-ion qui « plombent » sérieusement le prix de vente. Ainsi, avec



des performances de 250 et une finition perfectible, la Zero est affichée à 14 000 euros. Et, au bout de 120 km d'utilisation (vérifié), il faut la brancher trois heures et demie sur une prise avant de pouvoir repartir.

Le coût des batteries et l'autonomie restent pour l'heure des freins au développement des véhicules électriques. En automobile, cela cantonne ce type de motorisation à des engins à vocation urbaine ou... sportive ! En effet, un coupé ou un roadster à deux places peut embarquer un maximum de batteries, et offrir ainsi un minimum de 250 km d'autonomie.

Fort de ce constat, Gildo Pastor a imaginé un futur électrique à Venturi : un coupé prénommé Fétish. Ce coupé a été dessiné par un certain Sacha Lackic, comme certaines Voxan. Vous connaissez l'histoire mieux que moi : c'est lui qui aurait soufflé à l'oreille de Gildo Pastor que Voxan était à vendre. Entre parenthèses, j'avoue que je ne suis pas un grand fan du roadster, je préfère nettement la Black Magic. Sauf que le dessin que j'ai choisi d'accrocher sur le mur de mon salon, c'est celui de la version originale, la Norton Manx de 1958...

FETISH : UN COUPÉ DESSINÉ PAR SACHA LACKIC.

Pour faire renaître Venturi, les ingénieurs de Pastor ont conçu un coupé électrique de 220 kW (300 ch) aux performances dignes de ce nom : 0 à 100 km/h en 4s et 400 m DA en 12 s. Pas mal pour une caisse, je vous assure. Ce que je ne comprends pas, c'est pourquoi cette Fétish est vendue presque trois fois plus cher que la Tesla Roadster 2.5 qui est aussi performante ?... 300 000 euros hors taxes, c'est une

jolie somme qui explique la diffusion pour le moins confidentielle de l'engin. De là à penser que Pastor ne tient pas à en vendre beaucoup, il y a un pas... que je ne franchirai pas.

Car l'homme a démontré sa volonté de rentabiliser son activité électrique en signant un partenariat avec PSA. Dans une usine implantée à Sablé sur Sarthe, où il est d'ailleurs question que la Voxan électrique soit produite, il électrifie des Citroën Berlingo à destination de l'administration. Preuve que, derrière le penchant de Pastor pour les watts, il existe une vraie démarche industrielle. Sans compter tous les coûteux efforts de communication qui l'ont récemment conduit à établir un nouveau record de vitesse avec la Jamais Contente sur le lac salé de Bonneville : 515 km/h.



JAMAIS CONTENTE FUT LA PREMIÈRE AUTOMOBILE À FRANCHIR LES 100 KM/H.

Jamais Contente, du nom de la voiture électrique qui, en 1899, fut la première automobile, tous modes de propulsion confondus, à franchir la barre des 100 km/h.

L'histoire veut que son concepteur et pilote belge Camille Jenatzy l'aurait baptisée ainsi en hommage au charmant caractère de sa tendre épouse... J'ai roulé pour vous la réplique à l'identique de la Jamais





Contente de 1899 qui est exposée au musée de l'Air du Bourget. Pour freiner, il faut inverser le sens de rotation du moteur électrique. D'où la nécessité d'avoir un certain sens de l'anticipation...

Pour en revenir à nos motos, impossible de savoir ce que Pastor nous prépare, ni même s'il prépare quelque chose. J'ai beau avoir dégainé mes plus belles cartes de visite du Figaro, le proprio n'aurait rien à déclarer. J'ai prévenu son attaché de presse que cela ne m'empêcherait pas d'écrire. Si jamais il conseillait à son boss de lire ces lignes, j'en profite pour leur suggérer d'étudier de près le prototype RCE que Honda avait exposé en décembre dernier au salon de Tokyo.

Honda est resté discret sur la technique mais, pour le style, cette machine néo-rétro inspirée des motos de Grand Prix des années 60 possède une sacrée gueule. Je n'irai pas jusqu'à dire qu'elle est aussi belle qu'un Café Racer car je fréquente ré-



D.R.

POUR FREINER, IL FAUT INVERSER LE SENS DU MOTEUR ELECTRIQUE.

gulièrement votre présidente et j'aurai trop peur qu'en représailles, elle verse de la Motul 15W60 dans mon single malt. Le superbe proto Honda démontre en tous cas qu'une moto électrique peut faire rêver. Du moins quand on la regarde. Pour qu'elle soit passionnante à piloter, il faut pour l'heure miser sur les progrès de la technique...

BRÛLEZ DU PÉTROLE, TANT QU'IL EN RESTE.

En attendant, amis voxanistes, brûlez du pétrole, tant qu'il en reste. Et n'oubliez pas d'enregistrer le son inimitable (et pour cause...) de votre V2 préféré. On ne sait jamais, si un jour on nous oblige à rouler électrique, vous pourrez toujours écouter sa musique dans le casque.

THIERRY ETIENNE



D.R.





Vous avez dit **motos françaises ?**

no
1

Toute la moto française contemporaine et historique



Ouf ! Deux ans de gestation : recherche de documentation (archives INA, photos etc.), tempête dans un cerveau pour construire la narration et écrire la voix off, choisir les bons moments dans les heures d'enregistrement des interviews. Et aujourd'hui, ça sort !!!

A l'heure où la campagne présidentielle a fait du « fabriquons français, achetons français » l'un de ses thèmes principaux, ce film

raconte comment la France qui dominait le monde au début du 20eme siècle a disparu de ce marché et perdu deux belles occasions de se réindustrialiser au cours des années 80 : BFG, le semi-industriel rationnel qui utilise un moteur de voiture, Barigo l'artisan de génie qui forge son image de marque à travers la compétition. C'est l'histoire de la création d'entreprise sous toutes ses facettes : économique, politique, médiatique. Ses acteurs donneront tout pour réussir sans y parvenir car des éléments extérieurs ont brouillé les cartes.



40 - VADIMOF





L'échec des motos françaises est-il dû à la concurrence internationale ? Non. Il faut se rendre à l'évidence, l'histoire de la moto française est exemplaire d'un mal franco-français : l'art et la manière de se tirer une balle dans le pied. Nous réussissons très bien tout seul à scier la branche sur laquelle nous sommes assis comme le montre l'analyse des tenants et aboutissants de ce gâchis.

Mais il n'y a pas de fatalité et l'avenir, dont je veux parler dans un deuxième film, est porteur de vrais espoirs.

J'y raconterai ce qui s'est passé chez Voxan et je donnerai la parole à ceux qui font des motos aujourd'hui (Sherco, Wakan / Avinton) ou qui ont des projets (Midual, Voxan électrique, HKER, Roadson) ou encore qui travaillent dans l'innovation (JBB, GECO) car je ne veux pas rester sur le constat d'échec de BFG, Barigo ou Voxan. Le but est d'en tirer des leçons, de faire avancer le dossier pour aider à la renaissance de cette industrie. Le fait de réunir dans un même document tous ceux qui ont mis ou mettent les mains dans le cambouis



de la moto française est déjà exceptionnel et peut faire jaillir une certaine émulation.

Pour pouvoir faire ce 2eme film, il faut déjà que j'amortisse le 1er. C'est pourquoi, outre le DVD, j'essaye de vendre le film à la télé et j'étudie le canal cinéma « art et essai ». L'avenir de la moto française passe aussi par la sensibilisation du plus large public possible...

THIERRY CAZENABE



Sortie nationale du DVD les 26 et 27 mai à Moto Légende. Prix : 30 €

Possibilité de vente par correspondance : + 4 € de port : Bulletin de commande sur www.vadimof.fr (où vous pourrez voir la bande-annonce) ou écrire à :

M. CAZENABE Thierry.

31 route d'Angoulême.

16330 St Amant de Boixe



SCRAMBLERS IN THE NIGHT

SAMEDI SOIR VERS MINUIT : LA BOUTEILLE DE KNOKANDO EST BIEN ENTAMÉE, NOS BLAGUES SUR LES BLONDES ET SUR LES MOTOS BRIDÉES SONT ÉPUISÉES. DU COUP, AU MILIEU DE RIEN :

- Torpen : bon alors ? On roule demain ? On va où ?

- Polo : j'sais pas. Morvan ou les bords de Loire.

- Torpen : comme tu veux... j'te suis... faut qu'on roule c'est tout.

- Polo : ok alors les bords de Loire avec ses belles petites routes, ses petits villages et ses châteaux. On en profitera pour faire ton test conso du scrambler.

Ok, c'est décidé, demain matin à la première heure, on prend les bécanes et on s'arrache direction la Touraine sans but précis, juste quelques bons souvenirs à se remémorer et surtout rouler !

Dimanche matin, dans le froid, la nuit et avec les yeux qui suintent encore le 12 ans d'âge on se demande en buvant le sacro-saint café si on est tarés, inconscients ou tout simplement si ce serait pas ça la vraie vie. Bon, faut y aller. Je cherche mon gps, mon sac à dos, mon téléphone, mes pieds, mes mains, mon foulard, mes neurones et je sors le scrambler. Celui de Torpen attend sagement dehors. Assez réfléchi, de toutes manières ce matin on n'est pas équipés pour !

Le plein fait, nous voilà partis à traverser cette magnifique et très hospitalière plaine de la Beauce dans l'humidité et un vent de travers bien froid. Il fait encore nuit mais on en veut, il faut rouler pour vivre, parce qu'on est nés pour rouler. Il fait froid mais on enroule vers la forêt d'Or-

léans pour voir la Loire le plus vite possible au lever du soleil.

Le jour se lève et nous voilà sur les bords du fleuve, on va enfin en prendre plein les mirettes. C'est



IL FAIT ENCORE NUIT MAIS ON EN VEUT, IL FAUT ROULER POUR VIVRE, PARCE QU'ON EST NÉS POUR ROULER.

beau, mais qu'est ce que ça caille, sûrement le manque de sommeil ces derniers temps. Pas grave, c'est beau, on pousse à Beaugency, mon aïeule y avait une tite bicoque. Une petite série de photos sur les quais puis on gare les motos pour marcher un peu dans le village. On erre, ça grimpe et on cherche surtout un troquet pour se réchauffer et causer un peu pour dégeler nos mâchoires. On se fait accoster dans ce dédale de venelles par une charmante jeune fille. Un peu trop bavarde, maquillée comme une moto volée et parfumée à mort mais bon... elle nous indique le seul bar d'ouvert le dimanche, on la suit sans rechigner.



Une fois rassasiés on reprend la route, rive gauche en direction d'Amboise : c'est là que nous avons décidé de poser notre séant pour se restaurer. Ah, que c'est bon, on est juste réchauffés et un peu plus en forme pour apprécier ces quelques virolos qui nous traînent jusqu'à la cité royale sur cette route posée sur une digue nous permettant d'apprécier la vue à des kilomètres à la ronde. Amboise, le château, le clos Lucé, François 1er, Leonard de Vinci, que d'histoire ! Nous voilà partis à pieds dans les rues piétonnes, lèche vitrines, et direction les quais .





Après tout on est venus ici pour se promener sur les bords de la Loire, alors on y va, et après on mange !

Gigantesque ce marché d'Amboise le long des quais ! on fait quand mêle le tour, puis une petite brasserie, un Saumur Champigny, et hop, on repart, mettre de l'essence, et comparaison des consos : pas de surprise, quasi identique sur les 2 motos et 1 litre de moins sur route qu'en région parisienne. Allez on repart. Rive droite (nettement plus roulant et plus rapide ce côté de la Loire !) jusqu'à Blois, et direction le château de Chambord. Un petit arrêt, pose photos, une cibiche pour Torpen, on n'a pas le temps de traîner, on a un impératif d'horaire pour rentrer, et on ne veut pas rentrer de

nuit. Déjà ce matin...

ÇA DONNE ENVIE DE ROULER UN SCRAMBLER HEIN ?

Alors on reprend la route, mais pas question de repasser par la plaine de la Beauce, alors on passe par la Sologne, ses forêts interminables, pour nous emmener jusqu'à Pithiviers et enfin arriver à la maison ravis de notre Ballade décidée à l'improviste, sur un coin de table, la nuit dernière.

C'était improbable, donc il fallait le faire... On l'a fait, c'est ça la vie ! On fait quoi la prochaine fois ? Le Morvan, la Normandie, et pourquoi pas la champagne ?

Polo et Torpen, le 22/01/2012





UN ITINÉRAIRE DE FOU

QUAND BOUBOU.. OUPS! CHRISTINE M'A DEMANDÉ DE FAIRE UN ROADBOOK "SPÉCIAL" POUR LE MAGNIFIQUE CANARD QUE VOUS AVEZ ENTRE LES MAINS, JE ME SUIS DIT IN PETO, PAS DE PROBLÈME, UNE BONNE VIRÉE EN AUVERGNE Y'A QUE CA DE VRAI. SAUF QUE POUR LE CÔTÉ SPÉCIAL, FAUDRA VOIR AILLEURS. PARCE QUE LES VOXANISTES, L'Auvergne ils connaissent!

Bon alors où est-ce que je pourrais vous embarquer? Les Alpes? Déjà vu. Les Pyrénées, ouais mais ca reste classique. Un coin pas banal... Eureka! Un endroit où les Voxan ne sont pas légion, des virolos à gogo: j'ai trouvé, les Ardennes belges et luxembourgeoises. C'est pas la destination à laquelle on pense en priorité, s'pas? Et pourtant, ça tourne bien la bas!

Et pour profiter de ces belles routes (un peu défoncées en Belgique, mais bon, c'est normal, Patton est passé par là), ben il faut déjà y aller. Et c'est là que les soucis commencent. C'est plat et droit pour y aller. Et bien non! Il suffit de faire de menus détours.

Alors j'explique. Mettons un départ d'un point paumé quelconque de France. Allez, un bled bien perdu? Paris par exemple! Pour aller dans les Ardennes vous pouvez opter pour la tauroutebeurk A4 jusqu'à Reims, puis nationale jusqu'à Charleville Mézières: les Ardennes ça commence là. Vous pouvez aussi éviter l'A4 et prendre tout de suite les nationales avec leurs radars. Y'en a qui ont essayé... Et puis il a la méthode du voxaniste moyen: pour aller au nord, droit vers le sud!

Le bon plan pour aller dans les Ardennes, c'est de passer par le Morvan. Normal ! Alors nous disons: Pa-

ris, Etampes, Malesherbes, Château Landon, Château Renard, Charny, Toucy, Leugny, Courson les carrières, Anus (j'allais pas le rater celui-là), Mailly le château, Chatel Censoir, Vezelay, Lormes, Monsauche les settons, Château Chinon, Luzy, Ciry le Noble, Charolle (si vous n'avez jamais mangé un bon steak, c'est le moment ou jamais), Chauffailles, Belleville sur Saône (on a le droit de s'arrêter dans le Beaujolais histoire de faire le plein).

Bon, maintenant pour rejoindre les Ardennes on va repiquer vers l'est par le Jura! On commence par traverser vite fait la plaine de la Saone et la Bresse. C'est un peu plat... Alors : Belleville sur Saône, Chatillon sur Chalaronne, Saint Paul de Varax, Hautecourt Romanèche. A partir de là, c'est mieux: Hautecourt Romanèche, Nurieux Volognat, Izernore, Oyonnax, Echalon, Belleydoux, Villard Saint Sauveur (St Claude), Septmoncel, Lajoux, Mijoux, Les Rousses, Morbier (un petit fromage, ca fait pas de mal), La Chaux du Dombief, Doucier, Monet la Ville, Champagne, Censeau, Bonnevaux, Malbuisson, Pontarlier, Morteau (une petite saucisse au passage..), Saint Hyppolyte, Montbéliard, Héricourt.

Voilà, c'est est fini du Jura! J'espère qu'au passage vous en profiterez pour vous faire du bien: un poulet de Bresse aux morilles et au vin jaune.





Toutatis en culotte de cheval! Et côté pinard, un bon vin blanc du Jura: c'est un peu spécial comme gout, mais quand on y a goûté, alors c'est super. Un vin de connaisseurs quoi, comme les Voxan. Attachant!

Aller maintenant cap vers le nord, via les Vosges. Belfort, Giromagny, Saint Maurice sur Moselle, Willer sur Thur, Honeck via la route des crêtes, Sainte Marie aux Mines (toujours la route des crêtes), Wisembach, Shirmeck, Wangenbourg-Engenthal, Phalsbourg, Ing-

willer, Bitche, Breidenbach, Bockweiler (là on est entré en Teutonie occidentale), Blieskastel, St Ingbert, Riegelsberg, Lebach, Buschfeld, Zerf, Saarburg, Nittel, (maintenant on rentre au Luxembourg), Biwer, Larochette, Diekirch (à partir de là on attaque la vallée de la Sûre), Ingeldorf, Dirbach, Esch sur Sûre, Insenborn, Bilsdorf, Martelange.

On arrive donc maintenant, en Belgique, dans les Ardennes Belge. Alors celui qui soutient que pour aller en





Belgique il faut se taper des lignes et des autoroutes, qu'il essaie un peu cet itinéraire, certes un chouillat plus long, mais si peu! Maintenant qu'on est en Belgique, autant continuer: Fauvillers, Neufchateau, Bertrix, Dohan, Noirefontaine, Mogimont, Rochehaut, Les hautes rivières, (heu, discrètement on est rentré en France), Monthermé, Revin.

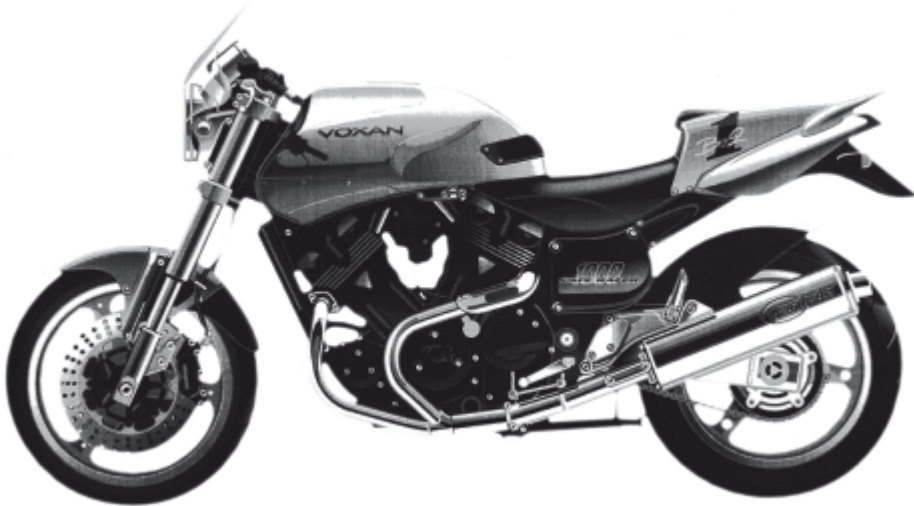
Bien, on a pas mal roulé, la. Il reste des coins à voir dans les Ardennes, mais il est temps de rentrer à Paname. C'est que lundi, faut reprendre le boulot. Pas cool! Alors pour le retour, on va devoir

faire simple et un peu rectiligne (ou alors demi-tour et retour par le même chemin). Alors le retour: Revin, Renwez, Thin le Moutier, Signy L'Abbaye, Terron les poix, Vouziers, Sainte Menehould, Bar le Duc, Chevillon, Bar sur Aube, Bar sur Seine (si après ca vous avez encore soif...), Chaource, Tonnerre, Lac Sauvain, Clamecy, St Amand en Puisaye, St Fargeau, Bleneau, Montargis, Chateau Landon, Malesherbes, Etampes, Paris.

Et voilà!

YANNICK

LE ROAD VU PAR BAR2



C'est un projet de moto jamais réalisé, dessiné au temps où Voxan se demandait encore dans quel cadre et quel habillage son V72 serait posé. Du temps où le roadster n'était qu'une idée avec un moteur déjà prêt à faire craquer les pot, vers 1997. Mais excusez du peu, dessiné par Bar2, celui du Joe Bar Team, l'homme qui a élevé l'arsouille et la mauvaise foi au rang d'un art. Il a œuvré comme personne à l'image sympathique et rigolarde du motard, tous grandes gueules de comptoir en bande de pote, et chacun champion du bitume dans son quartier. A relire absolument, ça n'a pas pris une ride. Et avec une dédicace spéciale pour le VCF..



LE ROAD VU PAR BAR2 - 47





L'INTERVIEW DE PAT

LA PREMIÈRE CARTE

NOTRE ENVOYÉ UN PEU SPÉCIAL NOUS PROPOSE DE PASSER UN MOMENT EN COMPAGNIE DE CAT "LA TORTUE", MEMBRE DE LA PREMIÈRE HEURE DU CLUB.

Pat : Tu peux te présenter un peu pour nos lecteurs ?

Cat : A 18 ans je voulais passer le permis moto, avant même de passer le permis auto. Je me suis donc inscrite dans une moto-école. Malheureusement j'ai vite déchanté : nous étions plusieurs élèves sur une même moto, et en tant que fille je ne passais guère plus d'une demi-heure sur la moto, facturée deux heures ! J'avais pourtant tout à apprendre, n'ayant jamais conduit de mobylette auparavant. Ecœurée j'ai vite arrêté ; les années ont passé et j'ai oublié la moto. Et puis lorsque je suis devenu célibataire à 29 ans, la liberté m'a donné des ailes pour réaliser de vieux rêves comme faire du parachutisme, voyager ou passer le permis moto ! Je me suis inscrite dans une auto-école sérieuse et j'ai eu mon permis !

Pat : Du premier coup ?

Cat : Oui du premier coup !

Pat : Super ! Bravo !

Cat : Mes débuts à moto ont été un peu durs car je ne connaissais pas de motard. Je me promenais avec ma petite 250 CBRS et visitais Paris et puis j'ai rencontré d'autres motards et multiplié les ballades.

Pat : Mais comment t'est venu la passion de la moto ?

Cat : Quand j'étais petite, je devais avoir 6 ans, je voulais une moto électrique ! mes parents n'étaient pas d'accord car pour eux ce n'était pas un jeu pour les petites filles, donc je ne l'ai jamais eu et j'ai dû être extrêmement frustrée !

Pat : Tu avais quelqu'un dans ta famille qui en faisait ?

Cat : Non pas du tout.

Pat : Et donc tu as ton permis depuis combien de temps ?

Cat : Depuis 1994.

Pat : Tu peux nous faire un petit topo des motos que tu as eu ?

Cat : oh cela va être vite fait ! Ma première moto était une 250 CBRS avec démarrage à kick, après ça j'ai vraiment rêvé d'un démarreur électrique (rires). Parfois j'avais du mal à démarrer ; alors je demandais à des mecs dans la rue de m'aider en poussant la moto, le plus souvent ils disaient oui, les gens sont plutôt sympas.

Pat : Et ton rêve s'est réalisé longtemps après ?

Cat : 2 ans après j'ai acheté une Ka-



INTERVIEWS

wasaki ER5, je me suis bien éclatée avec, je suis allée en Allemagne, jusqu'à Berlin.

Pat : Toute seule ?

Cat : Oui, je voulais m'organiser des vacances avec ma moto mais je ne connaissais pas beaucoup de motards, alors je suis partie seule.

Pat : Tu es partie combien de temps ?

Cat : deux trois semaines.

Pat : Avec ton duvet ? Tu as dormi dans les campings ?

Cat : Non, j'ai dormi dans les auberges de jeunesse. Je me souviens qu'il pleuvait beaucoup cet été là. J'ai terminé mon parcours dans une concentration de motards européens. J'y ai retrouvé quelques motards de la FFMC.

Pat : Tu as fais pas mal de km alors ?

Cat : Oui surement mais je ne sais plus combien ! C'est un truc de mecs de savoir combien ils font de bornes (rires).

J'ai fais mon premier voyage en moto avec ma 250, j'étais descendue dans le midi ou j'avais vécu quelques années.

Pat : De quel côté ?

Cat : A Montpellier ; j'avais pris les petites routes, j'ai fais le parcours en deux jours, une halte chez mes parents à Sancerre, une autre dans le massif central, qui ne s'appelait pas encore la Voxanie. Sur la route je croisais des motards qui remontaient en sens inverse, j'étais très fière sur ma petite moto rouge et blanche, je pensais faire partie de la grande famille des motards. Sauf qu'ils roulaient en Harleys et n'ont pas répondu à une petite japonaise, quelle déception !

Pat : Ah les salauds ! Et ensuite il y a eut l'heureuse élue Voxan ?

Cat : Non, une autre Kawasaki mais carénée car je faisais beaucoup de bornes pour aller bosser, 100 kms par jour.

Pat : Ah quand même !

Cat : Oui, du 2 janvier au 31 décembre.

Pat : (applaudissements)

Cat : Ca a duré quelques années, j'ai eu très froid et de nombreuses fois mouillée aussi ; j'avais toujours des chaussettes et une petite culotte de rechange au boulot (rires) au cas ou la combinaison de pluie ne soit pas assez étanche...

Pat : Et cette deuxième Kawa alors ?

Cat : C'était une GPZ 500 noire ; ensuite j'ai eu l'heureuse élue ;

Pat : Ah alors raconte moi ta première rencontre avec Voxan, le VCF.

Cat : Et bien j'ai découvert Voxan au mondial du deux roues. A l'époque ils exposaient le roadster et je suis tombée en admiration devant ! je me suis promis que ce serait la moto de mes 40 ans !

Le VCF a été crée suite à la manif organisée par Thierry Quentin à Issoire en novembre 2001 ; L'usine n'allait pas très bien et était au bord du dépôt de bilan. Je suis descendue avec mon GPZ dans le froid et le brouillard. Nous n'avons pas pu entrer dans l'usine mais nous nous sommes tous rassemblés devant. Nous étions très nombreux, venus de toute la France. Devant autant de mobilisation nous nous sommes dit que l'on ne pouvait pas en rester là. Le soir nous nous sommes retrouvés dans une chambre d'hôtel à Issoire. Nous étions plusieurs à baigner dans le





monde associatif, moi j'étais trésorière de la FFMC ile de France, Dominique s'occupait du moto club de la RATP, d'autres étaient chef d'entreprise, alors créer un club était une évidence pour nous.

Pat : C'est comme ça que tout à commencer ? dans une chambre d'hôtel ?

Cat : Oui, nous avons tous fais un chèque pour créer l'association. Nous avons désigné un président, Thierry, un trésorier... c'est comme ça que mon chèque à été traité en premier, d'ou la carte numéro 1.

Pat : C'est donc toi qui à la première carte en plus tu es une femme !

Cat : Oui et aujourd'hui le président du club est une Présidente ! Comme quoi, même dans le monde machiste des motards, les choses évolues positivement !

Pat : Alors le Scrambler, c'était quand ? et c'est comment ?

Cat : Lors d'une ballade avec des copains du VCF, Philippe Giselman m'a proposé d'essayer son Scrambler.

Pat : Comme ça ?

Cat : Oui, quand j'ai roulé avec je me suis dis que ce n'était pas un roadster que je voulais mais un Scrambler ! Avec sa position de conduite haute je me sentais bien et en sécurité ; je la trouvais moins physique que le roadster. Quand l'usine a déposé le bilan j'ai vu mon rêve s'envoler. Alors quand Cazeau a repris la production je me suis dit qu'il fallait que j'en achète une neuve, que ce n'était pas le tout de monter un club mais il fallait aller au bout des choses, même si ce n'était pas forcément facile avec le crédit de la maison...

Pat : Tu t'es un peu saignée quoi ?

Cat : Oui, j'ai pris en crédit sur 48 mois pour avoir des petites mensualités mais le crédit m'a couté un bras !

Pat : Clap clap clap !

Cat : Quand on est militant...

Pat : Le Scrambler, c'est comment alors ?

Cat : C'est super !

Pat : Quels sont pour toi les meilleurs souvenirs depuis ces dix ans ?

Cat : Il y a beaucoup de très bons moments, et il est difficile d'en mettre un en avant, mais ce que j'ai trouvé génial, c'est la visite de l'usine. Voire cette usine qui fonctionne, rencontrer les concepteurs de ta moto ! Tu peux leur dire « Super, vous avez vraiment fait une moto pour moi, je vous remercie » Cà à été un grand moment ;

Pat : D'autres souvenirs ?

Cat : Oui, les rencontres avec les gens ; j'ai passé des AG, des anniversaires, des ballades avec des personnes vraiment fabuleuses ;

Pat : Pourquoi la tortue ? C'est parce que tu roules tranquille ? ou parce que tu aimes bien rentrer la tête dans le cuir ?

Cat : (rires) Je crois que c'est la première solution ! et cela me va bien non ?

Pat : Tu as la chance de pouvoir partager ta passion avec ton homme, la tortue et le lièvre ?

Cat : Oui c'est un peu ça ! C'est vrai j'ai beaucoup de chance !

PATRICK PETIT (PAT91)





51





BOUTIQUE TECHNIQUE ET SOLUTIONS APRÈS



UN PETIT RAPPEL

Tout a commencé pour nous un beau jour de mai 2010, que dis je... un sinistre jour de mai 2010... Il nous fallait faire quelque chose pour que la marque VOXAN perdure à travers le Club et trouver des solutions pour, dans un 1er temps, l'entretien de nos motos et à plus long terme, la pérennité des Voxan.

Suite à l'appel aux dons lancé par le VCF, nous avons pu acheter lors de la vente aux enchères de VOXAN, ce fameux 5 mai 2010, un lot. Ce lot correspondait à tous les éléments se trouvant sur la chaîne de montage, ensembles VX10 semi finis, pièces moteurs, pièces de fonderie, éléments de carénages...

Le VCF, ayant investi jusqu'à son dernier denier dans cette opération (52 000 euros), a décidé, pour financer l'achat de pièces, de revendre à prix coutant les ensembles VX10 et de réserver les pièces au dépannage. De tout ceci est parti la création de

la boutique technique et des Solutions Après Voxan.

Certes, certains dirons qu'il n'y a pas grand chose à la boutique et que le nombre de pièces réservées au dépannage est faible, mais nous venions alors de mettre le doigt dans un domaine que nous ne connaissons pas et étions bien loin de nous imaginer la tâche qui nous attendait, car nous ne sommes qu'une association loi 1901 qui fonctionne uniquement grâce à la bonne volonté de ses adhérents. Il a donc fallu s'organiser tant sur le plan logistique que législatif et économique.

LE TRAVAIL DE FOND

Les tâches de fond sont multiples et chacun apporte sa pierre à l'édifice, selon ses compétences et ses disponibilités.

Tout a commencé par le travail du bureau qui a œuvré pour décider des orientations à prendre, de l'aspect législatif des ventes, des assurances, des tarifs à appliquer... et bien d'autres choses encore.





INFOS CLUB

C'est posé le problème du stockage, élément important de la chose quand on sait le volume que peuvent prendre certaines pièces. Grâce à Christophe la majeure partie des pièces sont centralisées en un seul endroit facilitant ainsi la logistique. D'autres adhérents tels que Jérôme, Pascal et Scraty nous permettent de stocker des éléments que nous rapatrions au fur et à mesure des besoins.

La gestion de la boutique, quant à elle, a mis à contribution la comtech (identification des pièces) la cominfo (installation de logiciels de gestion de stock et de vente), Manu et Mazden (validation des demandes de dépannage) et les locaux Voxaniens (gestion du stock et des expéditions).

Tout ceci demande de la disponibilité et je remercie chaleureusement tous ceux qui s'investissent dans ce travail qui permet tout de même à chacun d'entre nous d'entretenir ou réparer nos motos

LES CHOIX

Le club ne pouvant se contenter d'un stock limité de pièces, il a été décidé de prendre contact avec les anciens fournisseurs de l'usine pour nous faire connaître, essayer d'obtenir des pièces et leur demander de ne rien jeter (moules, plans, pièces en stock...) La priorité a été mise sur les joints afin de permettre l'entretien courant des motos.

Nous avons ensuite axé nos recherches sur le rachat de stock de pièces spécifiques Voxan et pu ainsi récupérer des lots de pièces de fondrie, de joints, de soupapes, poussoirs... Certains stocks existent encore chez des fournisseurs et font aujourd'hui l'objet de contacts réguliers avec eux. Pour certains, cela fait plus d'un an que nous les relançons, mais nous ne sommes pas leur prio-

rité (ce qui peut se comprendre) et passons donc souvent au second plan.

Cette tâche est longue car elle demande de la disponibilité pour prospecter, discuter, négocier et faire valoir la légitimité du VCF (petite association) auprès d'industriels.

Nous avons ainsi découvert les processus industriels avec ses contraintes de garantie, de coût, de quantité minimum à commander, de délais... Certains fournisseurs ont répondu par la positive, d'autres ignorent et malheureusement quelques un ont purement et simplement disparus (crise oblige semble-t-il...).

Nous en sommes maintenant à la phase de re-fabrication de pièces. A ce stade se posent plusieurs questions et problèmes pouvant être bloquants.

1 : nous ne les intéressons pas car notre structure est trop petite pour rentrer dans un process industriel

2 : les moules et plans ne nous appartiennent pas

3 : les tarifs ou quantité minimum à commander ne sont pas compatibles avec nos finances et nos besoins réels.

4 : le fournisseur n'existe plus...

Petit à petit le VCF fait son trou dans le monde industriel, essaye de faire valoir son sérieux et son souhait de faire vivre les Voxan,

UN PEU DE CHIFFRES

Les tarifs : il a été décidé pour les pièces en nombre limité dont nous ignorons à ce jour la possible re-fabrication, de fixer le prix à 50% du prix public TTC Voxan de 2009. Pour les autres pièces (achat de stock ou re-fabrication) nous fixons un tarif





raisonnable permettant au club de rentrer à terme (parfois à long terme) dans ses frais. Ceci explique pourquoi il peut y avoir une différence significative avec les tarifs pratiqués dans le commerce car le VCF en tant qu'association n'a pas de charge, pas de loyer et pas de salaires à payer.

Depuis sa création la boutique technique a acheté pour 44 000 euros de pièces et fournitures et en a vendu pour 26 000 euros. Ces chiffres englobent en plus de l'achat de pièces, les frais de gestion, d'emballage et d'expédition. Plusieurs projets pour ce 1er semestre 2012 prévoient des dépenses de l'ordre de 20 000 euros (stock de pièces Denzo, fabrication de carénages pour tous les modèles) et nous travaillons toujours sur la tentative de re-fabrication d'AAC, goujons de culasse...

Tout ceci demande donc beaucoup d'investissement de la part de tous

les intervenants bénévoles, le travail est loin d'être fini, mais le jeu en vaut la chandelle dès lors que tout ceci nous permet de rouler plus longtemps.

NESS@



54 - BOUTIQUE TECHNIQUE



COORDONNÉES DU VOXAN CLUB DE FRANCE

Bureau

Présidente : Christine GALLI

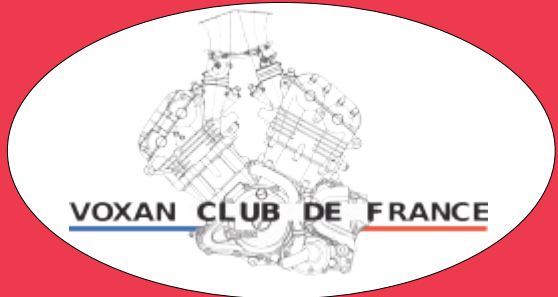
Vice-président : Rodolphe QUERON

Secrétaire : Michel MERON

Vice-secrétaire : Jean-Luc ZABLOT

Trésorier : Sylvain BADO

Vice-trésorier : Didier CALET



Commission technique : Emmanuel ARNOULD - Denis MAZURAS - Michel MARTINET - Christophe DUHEM - Hervé LE GOFF - René PITOUX - Daniel PITOUX - Pascal NOËL - Alain COSTE - Bertrand MEICHEL - Jean-Yves CASTELAIN - Christophe BOUDIER

Commission informatique : Olivier GLEIZES - William GELY - Patrick PETIT - Antony MADIOT

Responsable boutique : Alain DELORME

Responsable adhésion nord : Yann BEAUMANOIR

Responsable adhésion sud : Joelle CLEDIERE

Comité de rédaction du magazine : Christine GALLI, Olivier GLEIZES, Patrick PETIT, Paul DEL VITTO, Laurent GENIQUE, Philippe ALLER, Jean-Pierre BOISARD.



DESSIN : PADDY



JEAN OLIVIER WEBER

