

MINIVIEW

De Voxan au Whoop

Si le patronyme de la marque auvergnate est désormais propriété de la société monégasque Venturi, ses anciennes chaînes de montage appartiennent, depuis sa liquidation judiciaire, à Tracetel, une PME basée dans les Yvelines qui, sans s'être investie jusque-là dans l'industrie moto, est pourtant en train de développer un trois-roues français étonnant à plus d'un titre : le Whoop. Le fondateur de Tracetel, Jean Emery, nous donne les tenants et aboutissants de ce projet.

Jean, est-ce que tu peux, en quelques mots, nous décrire le Whoop ?

À première vue, tu l'auras remarqué, le Whoop peut passer pour un simple scooter 3-roues pourvu d'un toit. Mais le concept qui le sous-tend est, en fait, un peu plus complexe que cela. Ce que nous développons à travers cet engin, c'est un système de véhicules motorisés et non polluants en libre service. L'idée est de

fournir aux collectivités une solution globale intégrant les scooters, mais aussi les bornes et les outils de gestion.

D'où est partie cette idée ?

Du constat que les dispositifs type « vélos libre service » avaient atteint leurs limites et qu'il y avait un marché pour les gens qui ont besoin de parcourir de façon autonome et peu chère des distances intermédiaires.

Techniquement, peux-tu nous en dire un peu plus sur le Whoop ?

C'est une machine propulsée par un moteur électrique permettant d'atteindre les 80 km/h en pointe et offrant une autonomie de 120 à 150 km. Le toit, ancré sur un treillis tubulaire, offre suffisamment de sécurité passive pour permettre une utilisation sans casque. Les deux-roues avant inclinables permettent, quant à eux, une tenue de route accrue. En fait, tous ces choix sont dictés par le cahier des charges que nous nous

étions fixés : proposer un véhicule accessible aux permis B avec un maximum de sécurité et cela, sans nécessiter de vêtements de protection.

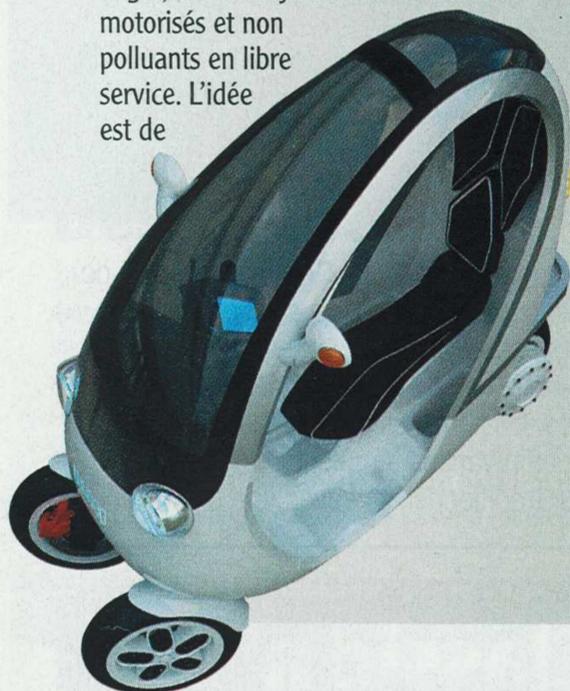
Finalement, on a l'impression que cet engin fait un peu la synthèse de certaines machines récentes, comme le BMW C1 ou le Piaggio MP3. Ça n'a pas dû être facile de tracer votre voie au milieu d'un champ balisé de tant de brevets...

Effectivement, mais nous y sommes parvenus, en développant nos propres solutions techniques, notamment au niveau du train avant qui n'a rien à voir avec ce que propose Piaggio. Le nôtre est fondé sur un quadrilatère avec amortisseur central sans point fixe. Il a, d'ailleurs, été développé en collaboration avec JBB (Jean-Bertrand Bruneau, créateur de la Métiss d'endurance, ndlr).

Pour en revenir à la moto, pourquoi Tracetel a-t-elle acquis les chaînes de montage Voxan ?



C'est une longue histoire : à l'origine, nous étions associés avec la Sodemo pour monter un projet de reprise, qui aurait pu éviter la liquidation judiciaire. L'idée était que la Sodemo continue à développer la gamme thermique (avec notamment le lancement d'un moteur V4), et que Tracetel investisse le marché de l'électrique, le tout en gardant le site de production à Issoire. Hélas, pour des raisons qui relèvent plus de la spéculation financière que du bon sens industriel, notre proposition n'a pas été retenue. Ceci dit, comme nous avons besoin d'un outillage de production, nous l'avons acheté lors de la vente aux enchères, pour un prix qui, ironie du sort, était moins élevé que ce que nous avions proposé.



La moto plaide sa cause à l'Élysée

Une délégation, composée de Jacques Bolle (président de la FFM), David Douillet (député des Yvelines), Francis Saint-Léger (député de la Lozère), Luc Alphand ainsi que des dirigeants du moto-club Lozérien, a été reçue à l'Élysée par la conseillère aux Sports du président de la République. L'objet de cette réunion était de sensibiliser le sommet de l'État aux difficultés grandissantes que rencontrent les organisateurs d'événements moto, notamment par rapport aux problématiques environnementales. Ceux qui attendaient des réponses précises et circonstanciées de la part de l'Élysée en sont toutefois pour leurs frais, la conseillère aux Sports se bornant à déclarer que « les sports mécaniques, et notamment les grands événements que ceux-ci génèrent, sont d'une importance capitale pour l'image et le rayonnement de notre pays », ce qui, que l'on soit féru ou non de langue de bois, ressemble plus à un énième enfonçage de portes ouvertes qu'à une véritable déclaration d'intention.

Jacques Bolle, Président de la FFM a failli rencontrer l'Autre...



LE JOE BAR ONE À CAROLE

Amateurs d'ambiances et de machines débridées, reprenez bien cette date : les 10 et 11 juillet, le circuit Carole reçoit la deuxième épreuve du Joe Bar One. Pour l'occasion, outre la course et des démonstrations de stunt et de drift, tous les dessinateurs du Joe Bar Team depuis ses débuts seront réunis pour rencontrer le public. À ceci s'ajoutera une exposition de machines d'exception, un passage au banc des motos du Joe Bar One, un concours de beauté faisant s'affronter des umbrella girls, et même la possibilité d'essayer certaines machines, dont des motos des gammes Guzzi et Aprilia. Le tarif d'entrée est de 15 euros (gratuit pour les moins de 12 ans accompagnés) ou de 10 euros en réservant dans les Fnac, Carrefour, Virgin, Leclerc, Auchan et certains magasins moto.



Air Suzuki

Quel motard n'a pas comparé un jour sa moto à un avion de chasse ? Le problème n'est pas là, mais plutôt lorsque l'on tente de passer du fantasme à la réalité, à l'exemple de ce qu'a fait subir ce Brésilien à sa Suzuki C 1800 R. Même si, pour leurs customs, les Japonais sont parfois en cruel manque d'inspiration, pas sûr que cette rupture stylistique, pour le moins radicale, puisse envoyer les ventes de Suzuki au 7^e ciel.

