

WOLF IN SCHAAPSKLE- KLEREN



■ Na een productiestop van bijna twee jaar maakt het eigennijze Franse merk Voxan een opmerkelijke herstart. De nieuwe eigenaar saneerde de fabriek en breidde het leveringsprogramma uit naar maar liefst zeven modellen. Drie daarvan komen naar Nederland: de bijzonder mooie Black Magic, de bekende Café Racer en de nieuwe Street Scrambler. Die laatste is een pure straatfiets, met een gespierd blok waarmee je spelenderwijs vette rubberstrepen op het asfalt achterlaat. Wij reden het eerste exemplaar dat naar Nederland kwam.

Tekst René van Tienhoven, foto's Chris Pennarts

► **Scrambler van boven, Café Racer van onderen.** De nieuwe Voxan Street Scrambler laat zich moeilijk in een hokje plaatsen. Het dichtst komt hij bij een streetfighter, maar hier en daar zien we ook wat supermotard- en all road-trekjes. Dat laatste is niet verwonderlijk, want als basis diende Voxans all road-model, de Scrambler. Om de motor aan te passen voor asfaltgebruik is daar echter het complete rijwielgedeelte van de Café Racer onder geschroefd. En dat betekent dat vering, remmen en wielen dus drastisch zijn veranderd. De lange telescoop voorvork met zijn veerweg van 160 mm maakte plaats voor een uitgebreid verstelbare 41 mm Paioli upside down met 120 mm veerweg. Ook de meervoudig verstelbare achtervering (eveneens Paioli) leverde een flink stuk veerweg in, en ging van 155 mm naar 120 mm. Verder zijn de star gemonteerde 296 mm remschijven verwisseld voor grote zwevende 320 mm exemplaren. En de simpele tweezuiger remklauwen in het voorwiel voor een vierzuiger Brembo Gold reminstallatie. Spaakwielen horen natuurlijk ook niet op een funbike, dus die zijn ingewisseld voor gietwielen, waarvan de voorste nu

17 inch meet (was 19 inch). Om die wielen liggen uiteraard wegbanden, natuurlijk van Michelin. Ongewijzigd bleven frame (alleen de balhoofhoek is anders), instrumentarium, schakelaars, zadel, koplamp en de lange tank, die tot ver onder het zadel doorloopt. Een fraaie aanwinst is het lage en brede Tommaselli-stuur en de twee hierop gemonteerde radiale pompen voor voorrem en koppeling.

VERBETERDE MOTOR ►

Net als het onderstel is ook het motorblok afkomstig van de Café Racer. Voxan heeft er na de herstart een flink aantal veranderingen aan doorgevoerd. Om te beginnen zijn een aantal zaken aangepakt die eerder problemen gaven, zoals de nokkenaskeetingspanner en de koppelingen. Verder werd de oliecirculatie verbeterd, kwam er een sterkere accu en hier en daar nog wat kleine verfijningen. Met ingang van de productie van de Street Scrambler wijzigde er echter nog meer. Om de souplesse en het vermogen van de potente V-twin nog verder op te schroeven, vergrootten de Voxan ingenieurs de diameter van de toch al forse 45mm aanzuigbuizen naar maar liefst 54mm (!!!). Om deze

■ IN HET KORT

Motor Vloeistofgekoelde 72° dry sump V-Twin, 4 kleppen per cilinder, d.o.h.c., beide drijfstan- gen op één kruktaf **Boring x slag** 98 x 66 mm **Cilinderinhoud** 996 **Compressieverhouding** 10,5 : 1 **Brandstofsysteem** Marelli sequentiële injectie **Ontsteking** elektronisch **Transmissie** primair door tandwielen, hydraulisch bediende meervoudige natte platen koppe- ling, zesbak, ketting **Rijwielgedeelte** modulair brugframe van 2 buizen met aangeschroefde gietstukken voor en achter, meedragend blok **Vering voor** volledig verstelbare 41 mm Paioli ups, achter gegoten aluminium swingarm met door hefboomen bediende horizontale Paioli monoshock, voorspanning en uitgaande demping verstelbaar **Lengte / breedte** 2110 x 780 mm **Wielbasis** 1465 mm **Balhoofdhoek** 24,7° **Naloop** n.o. **Zithoogte** 810 mm **Veerweg voor / achter** 120 / 120 mm **Remsysteem voor** dubbele zwevende 320mm schijven, vierzui- ger Brembo remklauwen **achter** enkele schijf 245mm met tweezuiger remklauw **Bandenmaat voor** 120/70 ZR17 **achter** 180/55 ZR17 **Bandenmerk en type** Michelin Pilot Sport **Tankinhoud** 14,5 liter, waarvan 4 liter reserve **Droog Gewicht** 190 kg **Prestaties** (fabrieks- opgave) vermogen 100 pk bij 8000 tpm, koppel 9,5 Mkg bij 6500 tpm **Prijs** 13.400 euro, afl. kosten 224 euro **Kleuren** geel, zwart **Accessoires** stuurkuipje, topkoffer in kleur **Importeur** Trade en Traffic B.V., Zwolle, (038) 453 32 22, www.exclusivebikes.nl en www.voxan.com

luchtsluizen van voldoende zuurstof te voorzien, kwam er ook een groter luchtfilterhuis. Verder kreeg de Street Scrambler aangepaste cilinderkoppen met grotere inlaatkanalen en gewijzigde nokkenassen. Een geheel nieuw injectiesysteem zorgt er ver- der voor, dat de naar binnen stor- mende lucht voldoende brandstof meeneemt. Tot slot werd het motor-

management aangepast aan de nieuwe injectie en nokkenas timing.

WOLF IN SCHAAPSKLEREN ►

De Street Scrambler start perfect. Na een nachtje buiten staan bij -3°, volstaat één druk op de knop. Meteen loopt de V-twin mooi regel- matig stationair, met een opmerke-

lijk stil blok dat vrijwel geen mecha- nische geluiden produceert. Ner- gens een ruisje of een zagend tand- wiel, zelfs de kleppen hoor je niet. Maar die rustige loop is bedrieglijk: de Street Scrambler is een wolf in schaapskleren, te vergelijken met een Ducati Monster S4R. Niet gehinderd door zware roterende massa's reageert hij bliksemsnel op de commando's van de rechterpols. Zeker voor zo'n dikke twin is de gas- respons werkelijk verbluffend. Maar die medaille heeft natuurlijk een keerzijde. Door het lichte draaiende gedeelte voel je bij constante toe- rentallen af en toe een lichte (maar niet hinderlijke) onrust. Die neem je echter graag voor lief, want wat loopt dat blok verder prachtig... Aan de ene kant heel gecultiveerd en stil, aan de andere kant gretig en fel, als een hooggetuned viercilinder. En hij is snel. Heel snel. Je merkt het al direct bij de letterlijk adembene- mende acceleratie. Licht steige- rend, maar goed controleerbaar, schiet de Street Scrambler weg en brengt je in een paar tellen naar de 120 km/u. Vervolgens draaft hij, hevig aan de ketting trekkend, brie- send door naar 150 km/u, en dan heb je nog twee versnellingen over.

Dit is een echte spierballen fiets, die zijn sportieve afkomst niet verloo- chent. Een straatvechter, die in de laagste twee versnellingen met gemak in de ketting klimt. En ook in de derde versnelling voelt hij nog lange tijd licht aan. Heel impone- rend. En heerlijk om mee te spelen. Opmerkelijk bij al dit krachtsvertoon is dat de motor ook nog eens tril- lingvrij draait. Je voelt hem wel, maar vibraties zijn er niet. En zo moet dat ook zijn.

PERFECTE TRANSMISSIE ►

De Street Scrambler verrast niet alleen met zijn opwindende motor- prestaties. Ook de transmissie behoort tot de allerbesten in de motorfietswereld. De zesbak is superstil en zelfs koud zet je hem geluidloos en zonder een schokje in één. Schakelen gaat buitengewoon licht, heel precies en altijd raak. Even een versnellinkje op- of terugschake- len gaat zo moeiteloos en vanzelf- sprekend, dat je het puur voor de lol begint te doen. Verder zijn de over- brengingsverhoudingen perfect ge- kozen. De één is niet te lang, twee en drie zijn goed afgestemd op keihard dooraccelereren en ook in de hoog-

DE BIJZONDERE 'V' VAN VOXAN

De motorblok-frame unit van Voxan is een bijzonder slimme constructie. In het design hebben de ontwerpers twee disci- plines consequent volgehouden: de kunst van het weglaten en multifunctionaliteit.

Het geheim van de Voxan techniek begint bij de drijfstan- gen. Die zijn verhoudingsgewijs lang uitgevoerd, waardoor ze in hun uiterste linkse of rechtse stand relatief minder schuin onder de zuigers staan. Daardoor komen er minder zij-

delingse krachten op de zuigers (er is, in vaktermen, minder leibaandruk), wat twee voordelen heeft. Minder leibaandruk geeft minder trillingen en maakt ook lichtere zuigers mogelijk. In het Voxan blok wegen die slechts 300 gram per stuk en dat is voor dit soort motoren een record. Ook de krukas is met 3,8 kg bijzonder licht, wat samen met de lichte zuigers, de gere- duceerde leibaandruk en de gunstige blokhoek van 72° een zo goed als trillingvrij blok oplevert. En dat leidt tot het eerste onderdeel dat kon worden weggelaten: een balans-as.

De relatief lange drijfstan- gen hebben ook nadelen: Ze raken in hun meest schuine stand al gauw het onderste puntje van de 'V' tussen de cilinders. Daarom koos Voxan een wijde blokhoek, want dan komt dat punt hoger te liggen. Verder maken lange drijfstan- gen het blok hoger. Om dit te compenseren is gekozen voor een dry sump smeer- systeem, wat weer iets overbodig maakt: de carter- pan. De motorolie moest dus elders worden opgeslagen en daarvoor is het achterste gietstuk van het frame gekozen. Dat heeft hierdoor vier functies: olietank, dragend gedeelte van het frame, scharnierpunt voor de achtervork en, omdat de motorolie buiten het blok is gebracht, oliekoeler. Die laat- ste kon dus ook worden weggelaten, evenals een aparte olie-

tank. Het bovenste gietstuk van het frame heeft eveneens een dubbele functie. Het fungeert namelijk tevens als luchtfilter- huis, dus ook dat kon worden weggelaten. De twee gietstuk- ken zijn met elkaar verbonden door twee brugvormige frame- buizen, en ook die hebben weer een dubbele functie. Omdat ze aan de bovenkant aan het luchtfilter zijn geschroefd en aan de onderkant aan de olietank, konden ze mooi worden gebruikt als ventilatiekanaal voor de oliedampen, waarbij de onderdruk in het luchtfilterhuis natuurlijk ook mooi van pas komt. Een laatste bijzondere constructie die op de foto goed te zien is, vormen de 'opgetilde' inlaat-nokkenassen. Die staan in de cilinderkop duidelijk hoger dan de uitlaatnokke- nassen, om ruimte te maken voor volledig rechte inlaatkana- len. Die hoeven dus niet 'de hoek om' onder de nokkenas door. De enige concessie bij deze opstelling is dat de inlaat- kleppen langere klepstelen hebben.

Door de multifunctionaliteit van heel veel onderdelen en het weglaten van een handvol andere, ziet het Voxan blok er opvallend 'clean' uit, bijna eenvoudig. Zoals we gezien heb- ben, is dat dus uiterlijke schijn. Dit is beslist één van de modernste blokken op de markt. Aan alles is te zien dat er bij het ontwerp een hoog ontwikkeld tuningsbedrijf betrokken is geweest. Kijk bijvoorbeeld maar eens naar die formule I- achtige cilinderkoppen met hun mooie rechte inlaatkanalen. Een bezoek aan de site van Sodemo (www.sodemo.com) zegt genoeg.



ste drie versnellingen blijft er volop leven in de brouwerij. De hydraulisch bediende koppeling ondersteunt het schakelplezier met een uitstekende doseerbaarheid, mooi soepel aangrijpen en totaal geen kleefverschijnselen. Wel is de bediening wat aan de zware kant, maar met het hendel in de kortste stand valt er goed mee te leven. Handig, zo'n verstelbaar hendel.

SOMS ONRUSTIG ►

In de standaard afstelling is de Street Scrambler stevig maar comfortabel geveerd. Zowel grote als kleine onefenheden worden goed geabsorbeerd en de demping houdt de motor voldoende onder controle.

zwaarder zetten (achter gaat dit met een handig stelwieletje). Maar in de praktijk komt daar natuurlijk niets van. Wil je altijd een strak sturende machine, laat dan de demping permanent wat straffer staan en lever in op comfort. Laat je de vering in de standaard afstelling, dan is het net andersom: comfort, maar af en toe wat onrust. Het zijn de kenmerkende eigenschappen van een machine met een sportief rijwielgedeelte.

Dankzij de iets kleinere balhoofdhoek als de gewone Scrambler, stuurt de Street Scrambler verder licht en gemakkelijk. Zo licht zelfs, dat hij op langsrichels wat zoekerig is. Ook op slecht wegdek is de machine niet helemaal op zijn gemak en moet je

■ Dankzij de afwezigheid van een carterpan past de Paioli achterveer horizontaal onder de motor. De demping is eenvoudig te verstellen met het stelwieletje net voor de arm van het hevelsysteem



DE GASRESPONS IS - ZEKER VOOR ZO'N DIKKE TWIN - WERKELIJK VERBLUFFEND...

Althans bij een rustige rijstijl. Ga je er hard tegenaan en benut je het potentieel van de motor ten volle, dan schiet de demping soms wat te kort en beweegt de machine net iets te veel in de vering. Eigenlijk moet je dan afstappen, een schroevendraaier pakken en de demping wat

niet al te plomp met het imposante vermogen omspringen. Deze Voxan houdt duidelijk meer van strak asfalt. Daar weet het onderstel het vermogen goed in toom te houden en kan je onbezorgd spelen met het krachtspotentieel. Een harmonieus rijwielgedeelte dus op goed wegdek, maar

laat de paarden niet allemaal tegelijk los op minder goede bestrating. Over de remmen kunnen we kort zijn. De Brembo Gold's passen perfect bij dit type motorfiets en hebben de machine over zijn gehele snelheidsbereik goed in bedwang. Met de voorrem maak je bijna zonder het te merken een 'stoppie' en dat geeft wel aan hoe perfect de voorste schijven zijn te doseren. Je kan probleemloos tot de grens gaan. Ook achter geen kla-

gen. De rem is duidelijk aanwezig en vult de voorrem goed aan. Een dikke 9 voor de dosering, een 8,5 voor de remkracht en een 7,5 voor de fading. Fijn ook dat het remhevel verstelbaar is, want anders viel deze score beslist lager uit.

LAATSTE STAND VAN DE TECHNIEK ►

Dat de Voxan's na 8 jaar goed zijn uitgerijpt, blijkt uit praktische zaken

■ Omdat de olie is opgeslagen in het achterste gietstuk van het frame, vind je daar de (goed bereikbare) oliepeilstok. Goed zichtbaar zijn ook de bouten waarmee de linker framebuis aan dit gietstuk is geschroefd

■ Voxan gebruikt dure spullen. Op deze foto zie je drie grote merknamen bij elkaar: Brembo met zijn Goldline remmen, Paioli met zijn nieuwste upside down voorvork en Michelin met zijn Pilot Sport

■ Nog meer dure spullen zijn te vinden op het stuur. Zowel voor de bediening van de voorrem als de koppeling gebruikt Voxan radiale pompen, die rechtstreeks door het hendel worden bediend



als zitpositie, zadel en instrumenten. Dat wil niet zeggen dat alles oke is. Maar een dikke voldoende krijgt in elk geval de buddyseat, die lekker breed is en gewoon goed zit. Ook de zitpositie zelf is prettig, met de onderbenen wat naar achteren, het bovenlijf iets naar voren (zonder dat je op het stuur leunt) en een breed stuur, dat op de juiste manier is gebogen. Prettig zijn ook de twee verstelbare hendels, met een voor- gevormd breukvlak aan het uiteinde, zodat je ze na een val toch kan blij-

DIT IS EEN ECHE SPIERBALLEN FIETS DIE MET GEMAK IN DE KETTING KLIMT

ven gebruiken. Minder te spreken zijn we over de wat goedkoop aan- doende schakelaars en tellers, die vermoedelijk nog uit een oude voor- raad komen. Net als vijf jaar terug zit er wat condens in de tellers en ook de wat gammel bevestigde schake- laars komen gedateerd over. Heel goed daarentegen is de positie van

de duo voetsteunen, die opmerkelijk laag staan en samen met het grote duozadel een fatsoenlijke zitpositie van de passagier mogelijk maken. Dat zie je maar weinig op dit soort sportieve machines. Maar net een voldoende krijgen de spiegels, die bij een dik winterpak voornamelijk je eigen armen in beeld brengen. Ga je gewoon in je t-shirt op de motor zit- ten, dan zijn ze net breed genoeg. Waar kwam deze motor ook al weer vandaan? ■



HERSTART

Het zag er allemaal zo veelbelovend uit in 1997. Een nieuw Frans motorfietsmerk met twee verrassend mooie modellen, hoogwaardige techniek, een goede pers en een al even goed gevuld orderboek. En toch moest Voxan alweer in 2001 de poorten te sluiten. Boosdoener was vliegtuigbouwer en mede-aandeelhouder Dassault, die onrealistische eisen stelde aan de kwaliteit van de motoren. Net als in de vliegtuigin- dustrie wilden zij ieder boutje en moertje certificeren, een procedure die sterk kostenverhogend werkt en in de motor- wereld ook ongebruikelijk is. De andere aandeelhouders weigerden hun medewerking, waarop het machtige Dassault probeerde zijn aandelenpakket te vergroten. Toen dit mislukte, trokken zij zich terug uit Voxan, evenals de geschrokken banken. Het merk raakte hierdoor al gauw in liquiditeitspro- blemen en kwam onder curatele te staan. Na wat geharrewar

met duistere investeerders kocht vastgoedontwikkelaar en motorliefhebber Didier Cazeaux in 2002 uiteindelijk de boedel van de curator. De fabriek werd grondig gesaneerd en het aantal werknemers teruggebracht van 165 naar 32. In april 2003 rolden de eerste motoren weer van de band, alleen bestemd voor de Franse markt. Inmiddels ligt de jaarpro- ductie op zo'n 1000 stuks, maar de bedoeling is dat dit geleidelijk naar 5000 stuks gaat. Aan de modellen die Voxan bouwt, zal dat niet liggen. Die zijn ontworpen door toonaan- gevende topdesigners als Sacha Lakic, die voor de nostalgi- sche Black Magic tekende, en Thierry Henriette, die samen met de Brit Glynn Kerr verantwoordelijk was voor Voxan's superbike VB1. Of de productie van deze uitzonderlijk mooie machine hervat wordt, is op dit moment nog niet zeker. Vast staat in elk geval dat beide modellen zich stilistisch en tech-

nisch kunnen meten met de wereldtop, dus dat moet goed komen met die groeiplannen.

Voxan dankt zijn hoge technische niveau aan twee grote namen uit de auto- en motorindustrie, die al vanaf de ont- wikkelingsfase bij het project betrokken zijn : Alain Chevalier en Sodemo. Chevalier is in de jaren 80 nauw betrokken geweest bij het spraakmakende ELF racingteam, en ontwik- kelde later verschillende modellen voor Yamaha. In 1995 stapte hij over naar Voxan, waarvoor hij het revolutionaire modulaire frame tekende. Voor het ontwerp van de compac- te en technisch zeer interessante krachtbron werd de hulp ingeroepen van Sodemo, een bekende naam uit de auto- sportwereld. Renault werkt nauw met dit bedrijf samen voor de ontwikkeling van zijn competitie-motoren, waaronder de fameuze V6 twin turbo.