

Voor de kenne

„Pour les connaisseurs” – Voor de kenners - dat is de kreet waarmee het nieuwe Franse motormerk Voxan een plekje op de motormarkt wil veroveren. Het merk produceert sportieve machines met een modern uiterlijk op basis van een 1000cc-V-twin-blok met een blokhoek van 72°. MOTO 73 maakte kennis met Voxan en reed met haar nieuwe Café Racer.

tekst en
foto's: Pierre
Leguevaques

De Voxan Café
Racer is beslist niet
vies van het
snellere stuurwerk

Een eerste blik op de Voxan Café Racer verraaft meteen dat het woord „karakter” een van de belangrijkste drijfveren voor ontwerper Stephane Valdant moet zijn geweest. Je mag deze Franse jongeling met slechts een top-half, het doet een beetje denken aan een Suzuki TL1000S, gerust schaars gekleed noemen, maar hierdoor heb je wel vrij zicht op een prachtig stuk techniek. En een prachtig stuk techniek mag je

het 1000cc-72°-V-twin-blok toch wel noemen. Dit motorblok werd niet door Voxan zelf ontwikkeld, maar door het Franse SO.DE.MO, dat in het verleden ontwikkelingswerk deed voor Honda en Renault Sport. Met een boring en slag van 98 x 66 heeft het blok dezelfde, bijna klassieke afmetingen als een Ducati 996 en een Suzuki TL1000R. Minder klassiek, maar toch bijzonder is de blokhoek van 72°. Voxan koos hiervoor om de

afmetingen van het motorblok binnen de perken te houden en om blokvi-braties zoveel mogelijk uit te bannen. Vreemd genoeg werd er geen gebruik gemaakt van een balansas om eventuele trillingen uit te bannen.

Sterk blok

SO.DE.MO ontwikkelde in drie jaar tijd een krachtig blok, dat naast een sterk middengebied ook veel trekkracht bij lage toeren levert. Dit in combinatie met het door Alain Chevalier ontwikkelde rijwielgedeelte en het ontwikkelingswerk aan de achtervering zorgt voor een motorfiets met een goed bruikbaar blok en een dito wegligging. Het frame is weliswaar stevig, maar toch zeker niet superstijf. Wat dat betreft kan de Voxan zich nog niet meten met andere Europese en Japanse sportieve concurrenten. En dat wordt nog eens versterkt door de



rs





Dat de plannen van Voxan serieus moeten worden genomen, blijkt wel uit de prestigieuze fabriek in het Franse Issoire



Het trio achter Voxan met v.l.n.r.: Marc Fontan, Jacques Gardette en Alain Chevalier



Alle fietsen worden uitgebreid op de fabriek getest. Hier een Fuchs-vermogensmeting



De motoren worden in de fabriek geassembleerd, zoals hier de stroomlijn

VOXAN, EEN EREKWESTIE

Dit is het verhaal van een farmaceutisch industrieel, maar bovenal van een groot motorsportliefhebber die de tijd rijp achtte om Frankrijk weer op de kaart van motorproducerende landen te zetten. In een tijdsbestek van vijf jaar slaagde Jacques Gardette erin om een hypermoderne fabriek op poten te zetten, waar momenteel de eerste modellen van de lopende band rollen.

Natuurlijk deed Gardette dat niet alleen. Hij is er altijd van overtuigd geweest dat er in Frankrijk genoeg designers en technici rondliepen om een fantastische motorfiets te maken. Gardette kreeg deze mensen aan één tafel en wist bovendien bandenfabriek Michelin en straaljagerfabrikant Dassault te strikken om het Voxan-project financieel en technisch te ondersteunen.

Een van de ontwerpers is niemand minder dan frameconstructeur Alain Chevalier, die in de jaren tachtig 250cc-raceframes ontwikkelde, waarmee twee keer een wereldtitel werd behaald. Bij Voxan is hij nu de verantwoordelijke man van de onderzoeks- en ontwikkelingsafdeling en vanzelfsprekend de frameconstructeur. Sacha Lakic en Stephane Valdant dragen zorg voor het design van de Voxan-modellenlijn. Ex-coureur Marc Fontan werd aangetrokken als testrijder en marketing-manager. De motorblokken worden ontwikkeld bij het Franse bedrijf SO.DE.MO, dat eerder ontwikkelingswerk deed voor Renault Sport en Honda. Alhoewel bijna alle onderdelen van de motor uit Frankrijk komen, produceert Voxan de onderdelen niet zelf. Een netwerk van ruim 280 toeleveranciers zorgt voor de nodige componenten. De fabriek, waar 45 mensen werkzaam zijn, is gevestigd in het centraal gelegen Issoire. Hier worden de fietsen ontwikkeld, geassembleerd en uitgebreid getest.

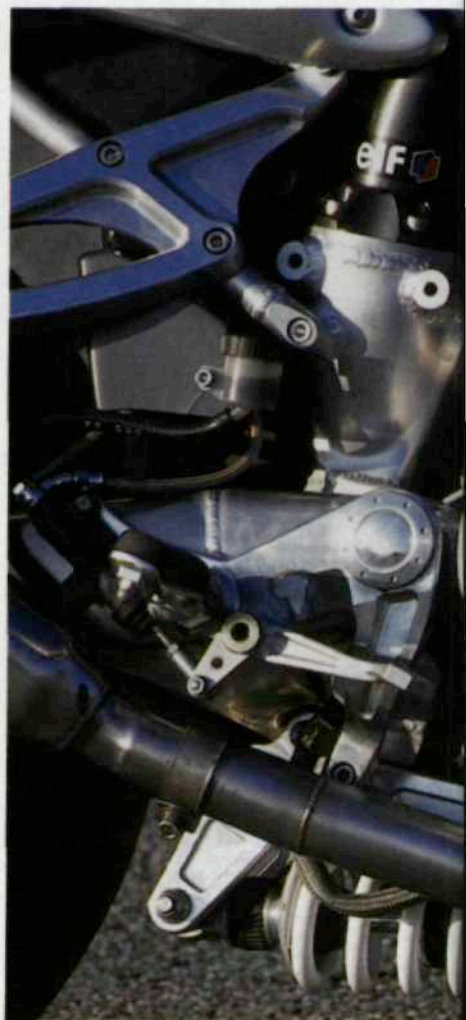
Wil je je tussen andere prestigieuze Europese fabrieken als Ducati, Bimota of Triumph nestelen, dan moet daar, naast de technische kennis, natuurlijk een flinke geldbuidel tegenover staan. Met een financiële injectie van zo'n vijftien miljoen gulden moet Voxan zich een plekje op deze relatief kleine markt zien te verwerven. Een dealernetwerk van zestig Franse motorzaken moet voor de nodige service naar de klant toe zorgen.

Voxan legt zich voornamelijk toe op het produceren van speciale en originele motoren voor mensen die zich een motor met een exclusief prijskaartje kunnen veroorloven. Op basis van het 1000cc-72°-V-twin blok, dat tot 1240 cc kan worden opgeboord, worden er dit jaar in Frankrijk drie modellen geïntroduceerd: de praktische Roadster, de Café Racer en de Scrambler, een op oude Norton's en BSA's geënte fiets. Voor volgend jaar staan er cruiser- en sporttouring-modellen op het programma.

gewichtsverdeling, want meer dan de helft van het gewicht bevindt zich in het achterste gedeelte van de motor. Het zwaartepunt is wel laag geplaatst, waardoor de Café Racer, ondanks de lange wielbasis van 1435 mm, snel en gemakkelijk om te gooien valt. Twee 320-mm-remschijven met vierzuiger-Beringer-remklauwen aan het voorwiel en een enkele 245-mm-schijf met een dubbelzuiger-remklauw moeten voor de nodige vertraging zorgen.

Genoeg geluld, tijd om te rijden! De Voxan ziet er niet alleen superslank uit, hij voelt ook bijzonder rank aan als je in het lage, diepe zitje gaat zitten. De handvatten en de voetsteunen zijn goed geplaatst en geven een comfortabele en uitgebalanceerde rijpositie. De twin komt met een mooie volle roffel tot leven. Helaas worden de uitlaatdempers op dit prototype omwille

Het pittige V-twin-blok werd ontworpen door het Franse SO.DE.MO. Let op de horizontaal onder het blok geplaatste schokdemper



van de homologatie vervangen door wat meer geciviliseerde exemplaren, maar niet getreurd, ook deze einddemers produceren nog een fraai geluid. Het blok loopt mooi stationair, wat niet zo vanzelfsprekend is voor 1000cc-twins. De koppeling is goed te doseren en de versnellingsbak schakelt lekker soepel. Alles lijkt bijna vanzelf te gaan. Een draai aan het gashendel in de zesde versnelling bij 2500 tpm wordt zonder mopperen opgevolgd door de Café Racer, die er met gezwinde spoed van door gaat. Tussen de 2500 en de 6000 tpm is het blok krachtig, maar toch zeer gebruiksvriendelijk. Maar als je de zes versnellingen serieus gaat gebruiken en in de powerband terecht komt, kun je je beter schrap zetten. Het gashendel vraagt dan om een soepele pols, want je moet echt een beetje gedoseerd gas geven. Het blok reageert onmiddellijk en trekt in één lijn door naar 9500 tpm.

Comfortabel

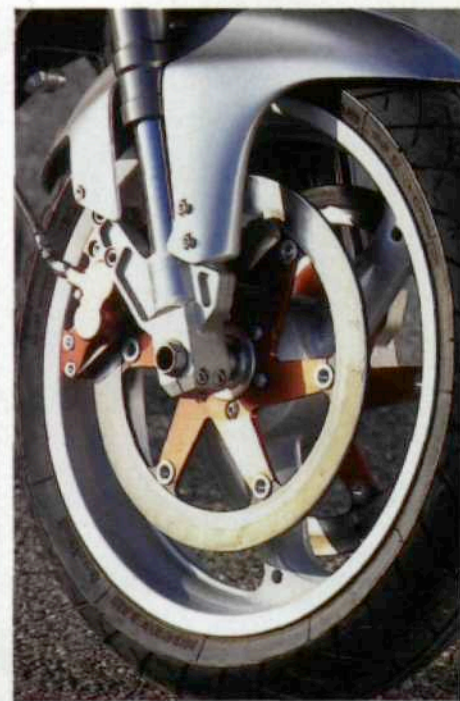
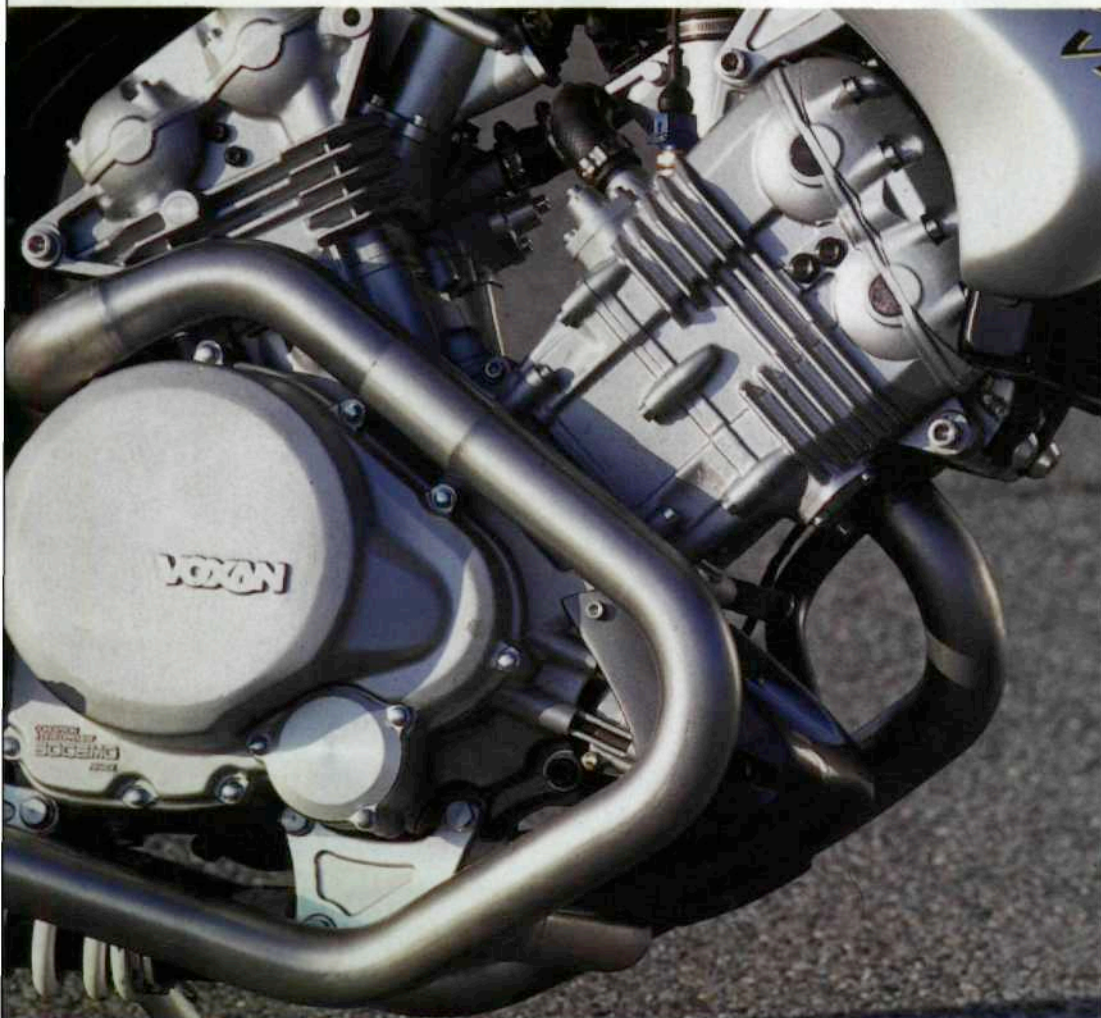
Ook op het circuit staat deze Voxan welwillend tot je dienst. Hier blijkt het frame toch redelijk stabiel en is snel en



precies stuurgedrag zeker mogelijk. Kleine oneffenheden in het wegdek worden soepel opgevangen door de comfortabele vering. Comfortabel is eigenlijk een opvallende eigenschap van deze motor, want ik heb geen enkel moment last gehad van zere polsen, een pijnlijk achterwerk of een stijve nek. Blijkbaar wordt de balans niet gemist, want hoewel je het blok goed voelt werken, blijven vermoeiende trillingen achterwege. Maar het mooiste van alles blijft het stampende motorkarakter van het levendige V-twin-blok. Enig minpuntje is dat de handvatten tijdens lange ritten op hoge snelheid trillingen door beginnen te geven. Verder is het ruitje net iets te laag om je lichaam goed uit de wind te houden. Door de bank genomen is deze nieu-

De voorpartij oogt klassiek, maar toch ook zeer eigentijds

Het dashboard is compleet en prima afleesbaar



Twee fraaie 320-mm-schijven met vierzuiger-Beringer-remklauwen aan het voorwiel zorgen voor de nodige vertraging

weling een echte karakterfiets en doet het motto van Voxan – Voor de kenners – zeker eer aan. Op de openbare weg profileert de Café Racer zich als een gebruiksvriendelijke fiets, terwijl hij ook op het circuit zijn

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor	
Bouwwijze	72°-V-twin
Koelsysteem	vloeistof
Klepbediening	twee bovenliggende nokkenassen
Kleppen per cilinder	4
Boring en slag	98 x 66 mm
Cilinderinhoud	995,67 cc
Carburatie	elektronische benzine-injectie
Uitlaatsysteem	twee-in-twee
Smeersysteem	wet sump
Primaire overbr.	tandwielen
Koppeling	natte multiplaat
Aantal versnellingen	6
Secundaire overbr.	ketting
Rijwielgedeelte	
Frame	rond stalen buizenframe met twee hoofdliggers en blok als semi-dragend gedeelte
Voorvering	40-mm-WP Suspension-upsidedown-vork
Achtervering	WP Suspension-schokdemper, horizontaal onder het blok geplaatst
Veerweg V/A	120/120-mm
Banden	Michelin Macadam 90X
Bandmaat voor	120/70 ZR-17
Bandmaat achter	180/55 ZR-17
Voorrem	twee 320-mm-schijven met vierzuiger-Beringer-remklauwen
Achterrem	enkele 245-mm-schijf met dubbelzuiger Beringer-remklauw
Maten en gewichten	
Wielbasis	1435 mm
Balhoofdhoek	24,5°
Zithoogte	800 mm
Drooggewicht	185 kg
Tankinhoud	17 liter
Fabrikant	Voxan Motos, 17 Av Jean Jaurès, BP82, F-63503 Issoire, Frankrijk

RIJ-IMPRESSIE VOXAN CAFÉ RACER

mannetje staat, alhoewel het natuurlijk geen superbike is. Jammer genoeg was er te weinig tijd om deze fiets goed op de openbare weg te testen, want daar moet hij zich uiteindelijk gaan bewijzen. Het potentieel is in ieder geval aanwezig.

Met de Café Racer heeft Voxan een goede troef in handen om een plek in de Europese motormarkt te veroveren. Producttechnisch gezien heeft het ontwerpteam de gestelde doelen bereikt. Het blijft vooralsnog afwachten of zich dat ook uitbetaalt in verkoopssuccessen. Voorlopig richt men zich op de Franse markt, maar aan het eind van het jaar wil men de Voxan-modellen ook buiten Frankrijk gaan leveren.



Zowel op de openbare weg als op het circuit is de Voxan zeer handelbaar

De Voxan Café Racer ziet er niet alleen superslank uit, maar stuurt ook nog eens bijzonder licht

