



Tekst **Peter Aansorgh**, foto's **Michael Klinkhamer**

EUROPEES OFFENSIEF

► **De geboorte van het merk Voxan, nu tien jaar geleden**, is een van de meest opmerkelijke gebeurtenissen in de recente motorgeschiedenis. In een tijd waarin diverse Europese motormerken het hoofd met moeite boven water hielden werd even onder Clermont-Ferrand een nieuw motormerk gesticht. En in tegenstelling tot diverse andere motormerken, die probeerden terug te komen door een frame rond een

bestaand Japans of Italiaans motorblok te bouwen, waren de motorfietsen van Voxan helemaal Frans. Zelfs de 996cc metende V-twin is een ontwikkeling van Franse bodem. Voxan maakte snel naam en ging een veelbelovende toekomst tegemoet. Zo veelbelovend, dat diverse investeringsmaatschappijen er een snelle winst uit dachten te halen. Voxan werd een speelbal van financiers en leek uiteindelijk aan zijn eigen suc-

ces ten onder te gaan. Tot Didier Cazeaux het merk in juni 2002 aankocht en onderbracht in 'la Société de Conception et Construction de Motocycles' waarna Voxan op 18 April 2003 weer productief werd en kon beginnen aan de wederopbouw.

Inmiddels zijn de meeste modellen van Voxan gewoon leverbaar en gaan de ontwikkelingen door. Met als gevolg dat er een aantal ver-

■ Ze mogen dan 'nee' hebben gezegd tegen de grondwet, toch beginnen de Fransen Europees te denken. Zelfs in het centraal gelegen Issoire, waar de Voxan-fabriek staat. De Voxan Black Magic is namelijk een hommage aan twee belangrijke modellen uit de Engelse motorindustrie.

nieuwde modellen werden gelanceerd en er eind 2004 zelfs een compleet nieuw model verscheen. Dit model, de Black Magic, was ontworpen door Sacha Lakic. Lakic is een Parijzenaar van Joegoslavische afkomst, die zijn sporen verdiende bij de designafdeling van Peugeot. Onder de naam Sacha Lakic Design (www.lakic.com) tekende deze designer al eerder voor het ontwerp van de Bimota Mantra en de Voxan Roadster 1000.

NORTON ►

Voor de Black Magic liet Lakic zich inspireren door twee Engelse klassiekers: de Norton Manx en de Vincent Black Lightning. Dat mag

DOOR DE SPORTIEVE ZIT, HANG JE ALS EEN SKISPRINGER IN DE WIND...

■ De clipons zitten bij de Black Magic onder de bovenste kroonplaat

opvallend heten, daar de Fransen zelf ook uit een rijke motorgeschiedenis kunnen putten, met merken als Terrot, Gnôme & Rhône, Motoconfort, Griffon, Werner, Millet en niet te vergeten Peugeot.

En Chauvin, de 'uitvinder' van het chauvinisme, was tenslotte niet voor niets een Fransman...

De lijnen van de Norton Manx zijn bij de Black Magic terug te vinden in de grote aluminium tank, die uit de verte wel wat van een Duitse helm

heeft. De tank loopt onder de ver naar achter geplaatste buddy door, maar is daar zwart gespoten om niet op te vallen. De 'optische' tank is ruw geschuurd en met blanke lak afgewerkt, zodat hij dat mooie

ouderwetse uiterlijk heeft. Leuk detail is de doorzichtige tankpad, dat bijna niet te zien is en het design daardoor niet verstoort.

De Vincent-geenen zitten bij het aanzicht in het blok, de Manx had tenslotte geen V-twin. Ook het beroemde featherbed frame van de Manx is afwezig, in plaats daarvan heeft de Black Magic het vernuftige Voxan brugframe, waarvan de buizen als oliereservoir, oliekoeler en carterventilatie van het dry-sump systeem dienst doen. Opvallend is dat de stalen buizen van het achterframe gewoon in beeld zitten. Net als het startrelais, dat dus onbeschermd is tegen weersinvloeden. Verder biedt de Black Magic een

aantal zeer fraaie details, zoals de fantastische voetsteunconstructie, die niet alleen een mooi gefreesde schetsplaat heeft, maar ook een mooie meervoudige verstelling en een stepje met ribbeltjes op het eind, voor meer grip bij een supersportieve rijstijl. Ook de uit aluminium gefreesde kroonplaat mag er zijn.

GEEN BALANSAS ►

Helemaal consequent is het ontwerp van de Black Magic vanuit historisch oogpunt niet, dat blijkt bijvoorbeeld uit de fraai onder de motor geplaatste monoschokdemper. Ook de twee hooggeplaatste aluminium uitlaatdempers refereren eerder aan de beruchte Supertrapp uitlaten, dan aan de originele chroomdempers van de Manx.

De krachtbron zelf is een moderne, 72° V-twin, door Voxan zelf ontwikkeld. Deze twin heeft een aantal bijzondere details, die je niet gauw op andere motoren terugvindt. Zo zijn de inlaatnokkenassen hoger geplaatst dan de uitlaatnokkenassen, om ruimte te maken voor een recht inlaatkanaal. De drijfstangen zijn erg lang, zodat er minder zijde-



■ De buddy voelt hard en smal, maar zit verbazend comfortabel

■ IN HET KORT

Motor vloeistofgekoelde V-twin met dry sump smering, blokhoek 72°, dubbele bovenliggende nokkenassen en vier kleppen per cilinder **Boring x slag** 68 x 66 mm **Cilinderinhoud** 996cc **Compressieverhouding** 10,5 : 1 **Brandstofsysteem** elektronische injectie, 54 mm **Transmissie** hydraulisch bediende meervoudige natte platenkoppeling, zes versnellingen, ketting **Frame** brugframe van stalen en aluminium delen **Voorwielophanging** volledig instelbare 43 mm Upside Down voorvork **Achterwielophanging** Aluminium swingarm met monoschokdemper, veervoorspanning en uitgaande demping instelbaar **Wielbasis** 1475 mm **Balhoofdhoek** 24,7° **Naloop** 98 mm **Zithoogte** 810 mm **Veerweg** 120 mm voor, 120 mm achter **Voorrem** twee 320 mm schijven met vierzui-gerremklauwen **Achterrem** 245 mm remschijf met tweezuigerremklauw **Bandenmaten** 120/70 ZR17 voor en 180/55 ZR17 achter **Inhoud benzinetank** 21 l. waarvan 4 l. reserve **Drooggewicht** 189 kg **Prestaties** max. opg. verm. 73,5 kw (100 pk) @ 8.000 tpm, max opg. koppel 95 Nm @ 6500 tpm **Prijs** € 16.499,- **Kleuren** Aluminium **Importeur** Trade and Traffic, (06) 52 037 773

lingse krachten (leibaankrachten) op de cilinderwanden optreden en trillingen binnen de perken worden gehouden, zonder dat daarvoor een balansas nodig is. En zo zijn er nog meer moderne snuffjes op de motor terug te vinden, zoals een mooie, volledig instelbare upside-down

voorvork, een multi-reflectorkop-lamp en een elektronisch bediende snelheidsmeter en toerenteller. Die beschikken beide over een digitaal display, waarvan de ene de tijd en de andere de kilometerstand of een van beide tripstanden aangeeft. De tellers maken niet echt een degelijke

■ Ondanks de hit-teschilden straalt de uitlaat veel warmte uit

indruk, de bovendeksels draaien los rond. Ook de rubberen omlijsting, waarin de minimale controlelampjes zitten, komen niet echt professioneel over.

SKISPRINGEN ►

Wanneer je de Voxan bekijkt, zal het je niet verbazen dat de zithouding nogal 'sportief' is. De clip-ons zijn laag geplaatst, de zitting staat ver naar achteren en de tank is hoog, hetgeen mij weer pijnlijk bewust maakt van de noodzaak wat aan mijn conditie te doen... De voetsteunen zijn in tig standen instelbaar,

bescheiden zitplaats, maar duovoetsteunen, die wel leverbaar schijnen te zijn, ontbreken.

Voorlopig zal ik dus zonder 'Black Magic Woman' op pad moeten en dus neem ik alleen plaats op de buddy. Die voelt smal en hard, maar blijkt toch behoorlijk comfortabel te zijn. Sterker nog, het is er makkelijk een hele dag op uit te houden zonder een houten kont op te lopen. Dat komt door de sportieve zithouding, waarbij niet al het gewicht op je zitvlak rust, maar ook op je polsen. En die sportieve, voorovergebogen houding blijkt meer voordelen

DE V-TWIN ROFFELT ALS EEN RONKENDE BOMMENWERPER TUSSEN DE HUIZEN DOOR..

daar mogen andere merken een voorbeeld aan nemen. Toch is zelfs de laagste stand vrij hoog, zodat je benen nogal gebogen zitten. Mijn benen passen daarbij overigens nog mooi in de uitsparingen onder de tank, dus dat is dik in orde. Minder geluk heeft de duopassagier. Onder het afdekkapje huist weliswaar een

te hebben. De Black Magic heeft namelijk geen windscherm en dus zit je vol in de wind. Maar zelfs als ik de motor flink doortrek en enige tijd op topsnelheid over de Duitse snelweg jaag heb ik daar eigenlijk helemaal geen last van. Door de gedrongen, voorovergebogen zithouding hang je als een skispringer



tegen de wind. En wat ook direct opvalt is de afwezigheid van gebulder. Je zit in de onverstoorde rijwind en dat levert een enorme rust aan je oren op.

FLOWEN ►

Die rust aan je oren is ver te zoeken als je lekker rustig door een dorpje ploft. Wat een gave roffel komt er uit die dikke pijpen, zeg. Maar, zo deelde Voxan-importeur Jan Moesker al vooraf mee, die pijpen zijn onderhanden genomen, zodat ze wat beter 'flowen'. Of het geluid nu nog binnen de geldende keuringsnormen blijft, laat ik hier in het midden, maar ik geniet met volle teugen van het harde geplof van de V-twin, dat als een ronkende bommenwerper tussen de huizen van het Duitse Kalkar weerkaatst. Ik tuf er lekker langs. Daarbij krijg ik het behoorlijk warm, want de uitlaten stralen ondanks de RVS hittedekken behoorlijk door mijn motorlaarzen en mijn spijkerbroek heen. Gelukkig heb je daar alleen last van als je heel langzaam rijdt, op hoge snelheid is er genoeg rijwind om de uitlaten te koelen. De Voxan zelf voelt zich trouwens ook beter thuis

op hogere snelheden, want onder de 3000 tpm stottert de V-twin een beetje. Konstantfahrrückeln heet dat in goed Nederlands. Op hogere snelheden is dat praktisch verdwenen, alleen op 80 km-wegen kun je hem nog wel eens op een hikje betrappen. Dit is een teken dat de motor behoorlijk krap staat afgesteld. Dat zie je gelukkig terug in het brandstofverbruik, dat rond de 1:16 schommelt: een zeer nette waarde voor zo'n dikke twin, die er samen met de 21-liter tank voor zorgt dat je over een behoorlijk actieradius beschikt. Het reservelampje gaat meestal pas na ruim 270 km aan!

GEARING ►

Dat de Voxan zuinig staat afgesteld merk je ook aan de manier waarop de motor van kiet gaat als je het gas open draait. De Black Magic pakt vrij soepel op, maar reageert bij lagere toerentallen wat traag. Bij het uitaccelleren voelt de motor vaak tam aan. Eigenlijk moet je net even verder terugschakelen dan je had gepland, iets dat de Voxan-transmissie overigens altijd zeer correct doet. Bij een stoplichtsprint roffelt de twin van onderuit lekker door naar de

toerenbegrenzer, die bij 9200 tpm inkomt, 300 toeren voordat het rode gebied wordt bereikt. Je voelt dat de motor geleidelijk aan sterker wordt, bij 6000 tpm en 8000 tpm voel je nog een extra duwtje tegen het zitvlak. Hij is best vlot, maar de levendigheid die je van zo'n dikke V-twin verwacht is er niet. Het voorwiel zal nimmer het luchtruim kiezen en ook de topsnelheid valt een beetje tegen. In de zes haalt hij net 210 km/u. Opvallend is dat de motor in de vijf

en haalt hij zijn top ook in de zesde versnelling.

STURBEKRACHTIGING ►

Ondanks de kleine motorische probleempjes is de Voxan een lekkere, soepele motor om mee te rijden. Hij stuurt erg goed. Op lage snelheden een pietsje zwaar, maar zodra je wat snelheid krijgt gaat het allemaal zeer makkelijk. Opvallend is dat je hem duidelijk met het stuur moet sturen, niet zozeer met het lichaam.

DEZE VOXAN STUURT ALSOF HIJ VAN STURBEKRACHTIGING IS VOORZIEN...

212 loopt en dat de echte top van 220 km/u in de vier wordt gehaald. Daarbij springt de snelheidsmeter trouwens ineens van 220 km/u naar 270 km/u en blijft daarna 50 km/u te veel aangeven tot de motor opnieuw wordt gestart. Het is duidelijk dat de motor te lang gegeerd is, hetgeen meestal wordt gedaan om de motor bij de geluidkeuring te temperen. In de praktijk hoort er gewoon een groter achtertandwiel op, daarmee gaat de machine veel vlotter van de plek

In kortere bochten voelt de motor wat overstuurd. Hij valt erg makkelijk een bocht in waarbij je de indruk krijgt dat het voorwiel onder je weg kantelt. Toch voelt dat niet eng aan, want de feedback is goed en je voelt wel dat er grip genoeg is. En als je over een rotonde slalomt lijkt hij wel sturbekrachtiging te hebben; hij klapt als vanzelf het stuur om en maakt daarmee een flitsende, aanvallende rijstijl mogelijk. Op hoge snelheid is de Black

■ De voetsteunconstructie is meervoudig instelbaar

■ Het bijzondere blok is een volledig Frans product



Magic lekker neutraal en geeft hij een zeer betrouwbaar gevoel. Op een of andere manier voelt het alsof je hem erg plat kunt leggen, je waant je bijna een Rossi... nou ja, een Jim Redman dan. Opvallend is ook dat de motor zich duidelijk opricht als je in een bocht remt of het gas loslaat, maar dat hij daarbij nauwelijks van koers raakt. En geef je vol gas dan valt hij weer de bocht in en zet strak koers naar de

opgedragen bestemming. Een deel van dat uitstekende weggedrag is te danken aan de goede vering. Vooral op de snelweg is de stabiliteit formidabel, terwijl het veercomfort optimaal is. Op slechtere secundaire wegen staat de vering in de standaardafstelling voor iets te stug en achter iets te soepel. Met de uitgaande demping achter acht klikken dichtgedraaid en een wat zachter ingestelde ingaande

demping voor is het beter, maar de motor blijft wat onrustig op een opeenvolging van oneffenheden reageren, ook nadat ik de uitgaande demping voor nog wat stugger heb gezet. Op de betere asfaltwegen reageert de motor echter perfect en is ook de feedback oké. Je voelt best goed of er nog grip is en je kunt er dan ook erg hard mee door de bochten.

Bij een sportieve rijstijl valt op dat

de remmen niet helemaal optimaal presteren. Ze grijpen niet zo fel aan en je moet ook hard knijpen om het maximale eruit te halen. Dat is vreemd, want de Black Magic is voorzien van het neusje van de zalm op remgebied, met dubbele 320mm-remschijven, Brembo vierzuigerremtangen en staalomvlochten remleidingen. Misschien zijn de blokken verglaasd door verkeerd inrijden of door de inwerking van wasmiddelen, want met deze ingrediënten moet het beslist beter kunnen.

JOIE DE VIVRE ►

De Voxan Black Magic mag dan geïnspireerd zijn op de Engelse klassiekers, het is beslist geen oubolige replica. Het is een motor die het leven niet zo serieus neemt en die niet imponeert door angstaanjagende prestaties, maar wel door zijn vrolijke, chique uiterlijk dat knipoogt naar het verleden.

De Black Magic toont zich een Franse motor pur sang, een motor die gewoon lekker rijdt en leuk smooelt en daardoor garant staat voor veel 'joie de vivre'. ■

■ De hooggeplaatste uitlaten doen denken aan de klassieke Supertrapps, ook door de sound van hun music...

■ De alutank loopt onder de buddy door

