

# Frischer Wind aus Frankreich

Mit der Roadster 1000 zündet die französische Motorrad-schmiede Voxan die erste Stufe einer interessanten Modellpalette. Voraussichtlich 2001 kommt das Naked-Bike nach Deutschland und wird frischen Wind in die Klasse der Ducati Monster 900, Moto Guzzi V11 und Co bringen.

**E**in Liter Hubraum, verteilt auf zwei Zylinder, das Ganze garniert mit moderner Einspritz-technologie und einer ungewöhnlichen Fahrwerkskonstruktion: Hört sich schon mal recht viel versprechend an und ist das Ergebnis einer Vision

des französischen Geschäftsmannes Jaques Giradette. Im Städtchen Issoire, 20 Kilometer südlich von Clermont-Ferrand, entsteht das seit langem erste Motorrad aus dem Land des Rotweins und der Baguettes. Allerdings ist »La Moto française« nicht rein gallisch,

sondern durchaus europäisch. Dabei griff man für die Roadster auf altbewährte Komponenten zurück. Hydraulisch gesteuerte Teile wie Bremsen und Kupplung stammen von Brembo, die Einspritzanlage wurde in Zusammenarbeit mit Magneti Marelli entwickelt, und die Federelemente liefert der niederländische Hersteller White Power.

In Sachen Motor gingen die Franzosen allerdings eigene Wege. Zusammen mit der an der Rennstrecke von Magny-Cours ansässigen Firma Sodem (konstruierte den erfolgreichen Renault-Formel-Motor) entwickelte man als adäquate Motorisierung einen

1000-Kubik-Zweizylinder-V-Motor mit einem Zylinderwinkel von 72 Grad. Vier Ventile pro Zylinder bieten einen guten Gasdurchsatz, Nikasil-beschichtete Laufbahnen sorgen für Verschleißfestigkeit. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Gesunde 100 Pferdestärken zerren in der französischen Version der Roadster an der Kette.

Doch genug der Theorie, schließlich ist ein Motorrad



*Das Cockpit ist schlicht und übersichtlich. Nur bei Dunkelheit sind die Anzeigen schlecht abzulesen. Die Gabel ist nur in der Druckstufe einstellbar.*



*Dickes Ding: Durch die weit ausladenden Schalldämpfer wirkt die Roadster von vorne richtig bullig.*

zum Fahren da. Und das gelingt mit der Voxan bestens. Zündung einschalten, ein kurzes Summen der Benzinpumpe, die den Einpritzdruck aufbaut, Choke gezogen und einmal kurz auf den Startknopf gedrückt: Nach zwei, drei Kurbelwellenumdrehungen läuft der V2 mit einem tiefen, kernigen Brummen aus den zwei Edelstahlschalldämpfern. Wenige Augenblicke später kann der Choke zurückgenommen werden, der Motor hängt sofort sauber am Gas und dreht

## Technische Daten

**Motor:** Leistung 74 kW (100 PS) bei 9000 U/min, max. Drehmoment 90 Nm bei 6500 U/min, Hubraum 996 cm<sup>3</sup>, flüssigkeitsgekühlter 2-Zylinder 4-Takt-V-Motor, vier Ventile pro Zylinder, elektronische Saugrohreinspritzung, Transistorzündung, E-Starter  
**Kraftübertragung:** Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette  
**Fahrwerk:** Brückenrahmen aus Stahlrohr mit geschraubtem Steuerkopf und Schwingenaufnahme aus Leichtmetall, vorn 40er USD-Gabel, Federweg 120 mm, hinten liegendes Zentralfederbein, 120 mm Federweg, Reifen vorn 120/70 ZR 17, Reifen hinten 180/55 ZR 17, zwei Scheibenbremsen vorn,  $d = 320$  mm, eine Scheibenbremse hinten,  $d = 245$  mm  
**Maße und Gewichte:** Radstand 1455 mm, Lenkwinkel 65 Grad, Nachlauf 154 mm, Sitzhöhe 800 mm, Leergewicht 190 kg trocken, Tankinhalt 17 Liter  
**Preis:** 11.433 Euro (nur in Frankreich erhältlich)



*Die Zylinderköpfe des 72-Grad-V2 wurden schräg konstruiert. Das ermöglicht gerade Einlasskanäle und spart zudem Platz.*

willig hoch. Mit einem leisen Klick rastet der erste Gang ein. Die Straße ist frei, also los. Jetzt nur noch schnell den Stadtverkehr hinter sich lassen und ab auf die Landstraße. Hier fühlt sich die Roadster so richtig wohl. Am besten auf engen, winkligen Strecken mit rauem Asphalt und sattem Grip. Das fein ausbalancierte und stabile Fahrwerk ist ein Verbund aus geschraubtem Stahlrohr und Steuerkopf/Schwingenaufnah-

me aus Alu-Guss. Sauberes, neutrales Einlenkverhalten und kaum Aufstellneigung beim Bremsen in Schräglage – falls man sich doch mal ein wenig verschätzt haben sollte – sind die Stärken der Roadster. Dazu noch der kernige Punch des Zweizylinders, der die 1000er etwa die Hälfte des vorhandenen Federweges aus. So kommt es dann vor, dass die Vorderradführung bei Bodenwellen in Schräglage auf Block geht und es das Vorder- rad leicht versetzt. Unverständlich, warum die bewährten progressiven Federn von White Power hier nicht zum Einsatz kommen, wo doch die komplette Gabel aus gleichem Hause stammt. Dafür stimmt die Ergonomie der Roadster. Fahrer um 1,85 Meter sitzen vertrauenerweckend in der Maschine drin. Da, wo die Arme aufhören, befindet sich der Lenker, und genau dort, wo die Beine zu Ende sind, hat man die Fußrasten platziert. Die bequeme Sitzbank ist zudem wie eine kleine Mulde geformt, da fühlt sich der Allerwerteste richtig wohl. Unterm Strich kann man den Voxan-Ingenieuren zu ihrem Premierenmodell nur gratulieren. Sie haben mit der Roadster 1000 ein gelungenes, charismatisches Motorrad auf die Räder gestellt. Wer nun Appetit bekommen hat und die Markteinführung in Deutschland nicht mehr abwarten kann, findet in Frankreich schon rund 100 Voxan-Vertragshändler. Ein kleiner Haken ist der Kaufpreis. Stolze 11.433 Euro, also etwa 23.500 Mark, wechseln für eine Roadster 1000 in Frankreich den Besitzer. Nicht gerade ein Sonderangebot für eine unverkleidete 1000er.

So ein feuriger Motor macht natürlich jede Menge Spaß,

und die Kombination mit dem prima Fahrwerk ist für die Landstraße fast perfekt. Leider nur fast, denn die vordere White-Power-Telegabel macht dem vollendeten Kurvenspaß einen dicken Strich durch die Rechnung. Deutlich unterdämpft und mit sehr weichen Federn versehen, nutzt sie nur

**Der feurige Motor macht jede Menge Spaß**

etwa die Hälfte des vorhandenen Federweges aus. So kommt es dann vor, dass die Vorderradführung bei Bodenwellen in Schräglage auf

Block geht und es das Vorder- rad leicht versetzt. Unverständlich, warum die bewährten progressiven Federn von White Power hier nicht zum Einsatz kommen, wo doch die komplette Gabel aus gleichem Hause stammt.

Dafür stimmt die Ergonomie der Roadster. Fahrer um 1,85 Meter sitzen vertrauenerweckend in der Maschine drin. Da, wo die Arme aufhören, befindet sich der Lenker, und genau dort, wo die Beine zu Ende sind, hat man die Fußrasten platziert. Die bequeme Sitzbank ist zudem wie eine kleine Mulde geformt, da fühlt sich der Allerwerteste richtig wohl. Unterm Strich kann man den Voxan-Ingenieuren zu ihrem Premierenmodell nur gratulieren. Sie haben mit der Roadster 1000 ein gelungenes, charismatisches Motorrad auf die Räder gestellt. Wer nun Appetit bekommen hat und die Markteinführung in Deutschland nicht mehr abwarten kann, findet in Frankreich schon rund 100 Voxan-Vertragshändler. Ein kleiner Haken ist der Kaufpreis. Stolze 11.433 Euro, also etwa 23.500 Mark, wechseln für eine Roadster 1000 in Frankreich den Besitzer. Nicht gerade ein Sonderangebot für eine unverkleidete 1000er.

Marcus Klass

Flüssige Kurvenkombinationen machen mit diesem Motorrad 'ne Menge Spaß. Ungewöhnlich ist das liegend eingebaute Federbein hinten.