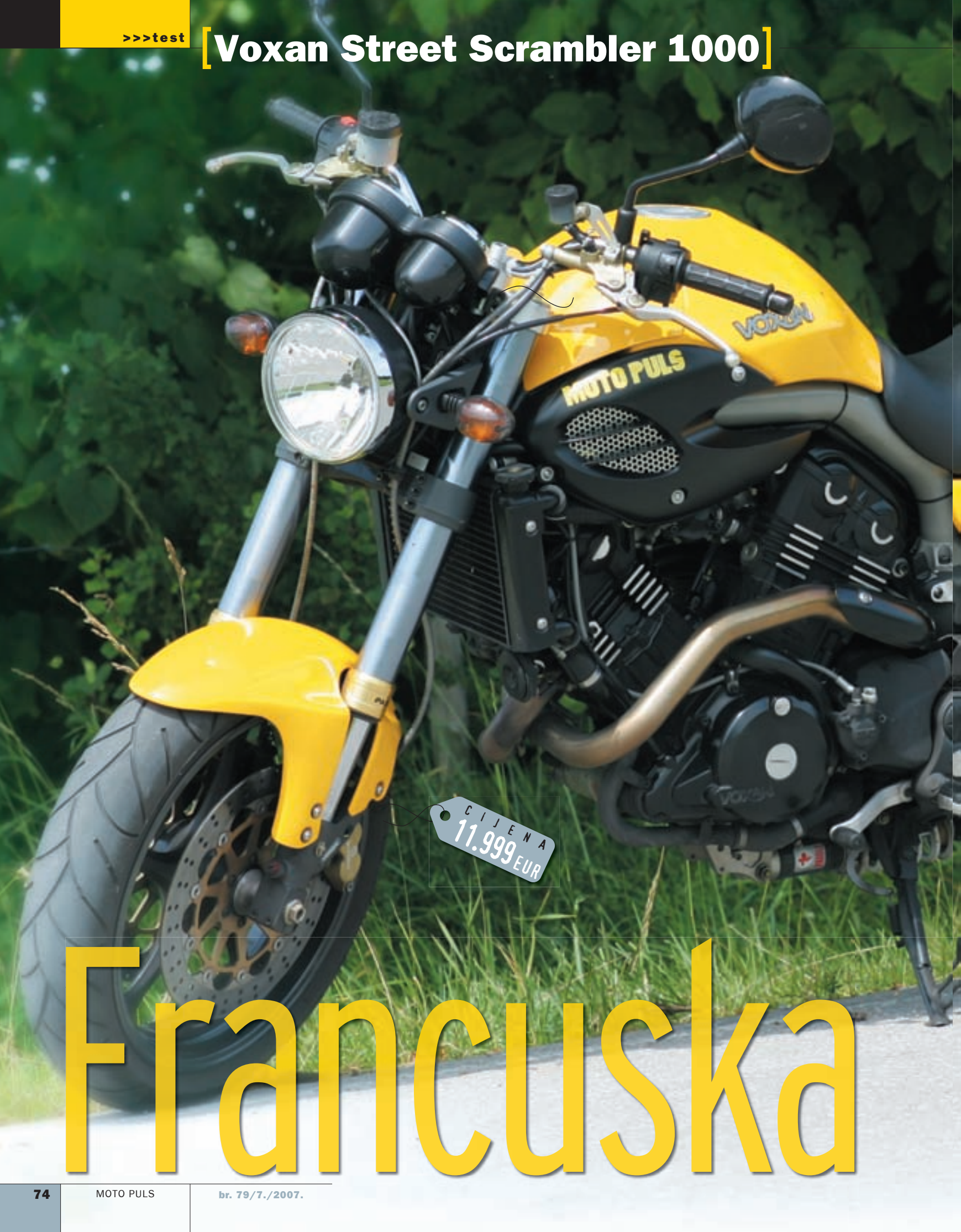


# [Voxan Street Scrambler 1000]



CIJENA  
11.999 EUR

# Francuska

Iako smo testiranju francuskog motocikla pristupili s dosta skepse, naše namršteno čelo i zabrinuti pogled ubrzo je zamijenio široki osmijeh. Francuzi se možda ne mogu pohvaliti dugom i uspješnom tradicijom proizvodnje motocikla, ali znaju gdje je mogu naći. Tako su nostalgični duh ukrali Englezima, ugladenost i finoću Japancima, a voznost i opremu s potpisom pokupili su s Apeninskog poluotoka. Od Talijana su naslijedili i šlompavu završnu obradu, no nitko nije savršen

PIŠE:  
TOMISLAV  
BEŠENIĆ

FOTO:  
METIKOŠ  
BORIS

Hrvati su zbog razno raznih povijesnih i geografskih okolnosti izrazito germanizirani i talijanizirani narod i kao takvi su skloni plodove vrijednih ruku drugih europskih naroda nepravedno stavljati u drugi plan. U taj drugi plan često stavljaju i Francuze, no, neke je njihove kvalitete teško ignorirati. Dobrih stvari gladan hrvatski puk uvijek rado pristupa konzumiranju probranih galskih "brandova" kao što su francuska kuhinja, francusko vino, francuski poljubac ili francuski krevet i to po mogućnosti u obilnim količinama i ne nužno tim redosljedom.

No, za razliku od gore navedenih uhu ugodnih pojmova, kombinacija imenice motocikl i pridjeva francuski zvuči pomalo nestvarno. Francuska je, istina, veliko tržište motocikala i na njezinom su se teritoriju proizvodili i danas se proizvode motocikli, a da o preradama istih i ne govorimo, no donedavno nije postojalo neko zvučno ime koje bi nam govorilo da se radi o motociklu koji je autohtoni francuski proizvod i kao takav do srži prožet galskim duhom. Tako je bilo sve dok se sredinom 90-tih nije pojavio Voxan koji je nedavno navršio cijelo desetljeće svog burnog postojanja u kojem je prošao kroz brojne porođajne, financijske i ine druge komplikacije toliko svojstvene većini europskih proizvođača.

# evolucija

Elastičan pogonski agregat, mekani mjenjač i sportski ovjes čine Street Scrambler izrazito zabavnim motociklom sposobnim za ostvarivanje solidnih brzinskih prosjeka



No, bez obzira na to što ih vrijeme nije mazi-  
lo, misao vodilja je od samog početka bila ista: na temelju vlastitim snagama razvijenog V2 agregata i modulabilnog okvira ponuditi tržištu nekoliko modela koji će svojim tehničkim rješenjima i ose-  
bušnjim izgledom zadovoljiti potrebe ljubitelja egzotičnih motocikala. Krenuli su sramežljivo, tako da su u početku proizvodnu gamu činili samo Caffe Racer i model Roadster, a za ozbiljnije je proširenje ponude trebalo pričekati novo tisućljeće i promjenu vlasničke strukture.

Nakon toga su proizvodnja i prodaja dobile puno snažniji zamah, no još uvijek se radi o proizvođaču kod kojeg se broj godišnje proizvedenih motocikala mjeri u stotinama, a ne u tisućama. Male proizvodne serije i gotovo manufakturni način proizvodnje daju Voxanu patinu egzotičnosti koja toliko nedostaje današnjoj moto industriji, no ujedno sputavaju osjetniji porast popularnosti, budući se Voxanove V2 kreacije vrlo rijetko mogu vidjeti čak i u rodnoj Francuskoj, kojoj je namije-  
njeno više od polovice ukupne proizvodnje.

Upravo nam je stoga posebno drago što smo imali priliku isprobati jednu takvu rijetku pticu, iako testirani Street Scrambler spada u red manje avangardnih i samim time, uvjetno reče-  
no, manje atraktivnih modela ovog proizvođača, posebno ako ga usporedimo s novovalnim caffe-racerima poput Black Magica i Charade Racinga. Neka nam ljubitelji originalnih i lijepih motocikala ne uzmu ovo za preveliko zlo, no kada testirani motocikl stavimo rame uz rame sa jednim Black Magicom, onda nam Street Scrambler djeluje kao sasvim običan roadster koji se od sličnih motocikala razlikuje tek po ponekom

ekskluzivnom detalju kao što je neobično smješ-  
ten stražnji amortizer ili visoko uzdignuti dvo-  
struki ispušni sustav. I dok vodoravni smještaj stražnjeg amortizera Street Scrambler dijeli sa svim ostalim modelima tog proizvođača, visoko

podignuti ispušni sustav ostavština je odmetnu-  
tog mu brata blizanca koji se zove jednostavno Scrambler i koji je iz svog naziva odlučio izbaciti riječ Street, kako bi se barem na papiru mogao uputiti u prljave off-road vode, toliko karakte-



(1) Iako su se Paioli prednja upside-down vilica i istoimeni stražnji monoamortizer pokazali vrlo dobrima, Voxan u budućnosti namjerava ugrađivati komponente marke Marzocchi (2) Dok su dva velika analogna instrumenta jasno vidljiva u svim uvjetima, kontrolne žaruljice su jako sramežljive (3) Ovaj francuski kicoš voli talijanske marke s potpisom. Uz Paioli kite ga i Brembo komponente

ristične za originalne scrambler motocikle. No, osim ispušnog sustava testirani Street Scrambler s običnim Scramblerom dijeli i mnoge druge crte i neke dijelove kostura. Kad se elementi od kojih je sastavljen podvrgnu detaljnijoj analizi, postaje jasno da je Street Scrambler savršeni primjer onoga što u Voxanu nazivaju modularilnom proizvodnjom. Pogonski agregat ionako dijele svi Voxanovi modeli, od običnog je Scramblera uzeo šasiju i dobar dio ljevuškastog izgleda, dok je od modela Cafe Racer preuzeo ovjes, kočnice i lijevane naplatke promjera 17 cola, po kojima ćete ga najlakše razlikovati od ranije spomenute nazovi off-road inačice opremljene žbičanim naplaticima.

Gledano u cjelini, motocikl svojim dizajnom predstavlja modernu interpretaciju starih engleskih motocikala, a nostalgijom ugodaju pridonosi nekoliko zgodnih stvari poput velike bočne stranice, koja se nalazi podno sjedala s lijeve strane motocikla i izaziva vas da po uzoru na negdašnje trkače motocikle na nju stavite ovalnu ploču s natjecateljskim brojem. Ovisno o tome iz kojeg ga kutu gledate, Street Scrambler se lako može prisposobiti slično zamišljenim motociklima poput Yamaha Buldog ili Ducati Monstera, no u svijetu klasičnih naked motocikala je već sve odavno viđeno i teško je izmisliti toplu vodu, tako da tu sličnost Voxanovim dizajnerima nećemo previše zamjeriti.

Za druženje s ovim motociklom "potegnuli" smo sve do Münchena, tako da nam je višesatno putovanje do omiljenog gasstarbajterskog odredišta dalo sasvim dovoljno vremena za preispitivanje naših očekivanja. Svi smo skloni predrasudama, a naše su se predrasude ovog puta pokazale potpuno pogrešnima, tako da nas je u "Minkenu" umjesto simpatičnog motocikla životnog vijeka polutrajne kobasice i kultiviranosti divlje mazge dočekaao dobro zamišljen, inteligentno projektiran i makar na prvi pogled dovoljno kvalitetan proizvod. Jasno, bilo bi potpuno nerealno očekivati da su u tako kratkom roku Francuzi u pogledu kvalitete i uglađenosti uspjeli dostići Japance, no po nekim



Pokoji nevjesto izvedeni detalj otkriva nam da bi završna obrada mogla biti i bolja

detaljima svakako mogu posramiti talijanske i britanske susjede koji se hvale svojom bogatom i stoljetnom tradicijom proizvodnje motocikala.

No, nitko savršen, pa tako Francuzi još uvijek imaju prostora za napredak, a ponajviše rezerve

imaju u području završne obrade. To je najuočljivije kod nekih neprecizno izvedenih spojeva, kao što je to slučaj s plastičnim dekorativnim poklopcem koji vizualno povezuje lažni spremnik goriva s gornjim trokutom prednje vilice. Slična se priča

Street Scrambler se za jedan naked motocikl odlikuje neočekivano dobrom zaštitom od vjetra



Brembo kočiona grupa pruža solidne vrijednosti deakceleracije





Kultiviran i dovoljno snažan V2 pogonski agregat dušu daje za zabavnu vožnju na zadnjem kotaču

ponavlja i s donje strane spremnika goriva, odnosno na mjestu gdje se on spaja s lijepim okvirom. Potonji bi defekt mogao živcirati sve one s dužim donjim ekstremitetima, budući bi zbog njega prilikom duže vožnje mogli našuljati unutarnju stranu bedara. Sve u svemu, što se tiče završne obrade, vidjeli smo i bolje, ali vozili smo i gore.

Kao i kod svakog drugog motocikla ovog proizvođača, detaljnu raščlambu utjelovljenih vrlina i mana nije moguće započeti, a da se ne spomene glavni sastojak njegove vanjske i unutarnje ljepote - originalni vodom hlađeni V2 agregat, čija su dva cilindra postavljena pod kutom od 72°. Zahvaljujući uporabi dobro nam poznatih tehničkih rješenja kao što su elektronsko ubrizgavanje goriva, dvije bregaste osovine u glavi motora i četiri ventila po cilindru, stvoren je snažan i živahan agregat koji iz zapremine od 996 ccm razvija ravnih 100 KS pri 9.000 okr/min uz maksimalnih 9,7 kgm okretnog momenta, koji se oslobađa pri 6.500 okr/min. Aluminijski se klipovi veselo gibaju unutar cilindra izrađenih iz legure istog materijala, a zanimljivo je da se kako vrijednost ukupne zapremine, tako i vrijednosti provrta i hoda (98mm\*66mm) u dlaku podudaraju s onima koje su krasile legendarni Ducati superbike motocikl s oznakom 996. Od ostalih tehničkih pikanterija spomenimo sustav podmazivanja sa suhim karterom koji koristi okvir kao spremnik ulja, a primjenom kojeg se smanjuje ukupna visina pogonskog agregata i tako omogućuje niže težište, koje se neumitno mora odraziti na poboljšanje voznih osobina. Vodu na isti mlin tjera i horizontalno postavljen stražnji amortizer, koji je zbog svog nesvakidašnjeg položaja stvorio dodatni slobodni prostor i tako omogućio da se

spremnik goriva smjesti ispod sjedala, te da se niže od uobičajenog spuste i neki drugi teški dijelovi kao što su elektrostarter ili akumulator.

Iako oku jasno vidljive cijevi daju naslutiti da se radi o klasičnom čeličnom okviru, one su u stvari samo centralni dio trodjelne konstrukcije i djeluju kao poveznica između masivnog izvedenog prednjeg i isto takvog stražnjeg dijela okvira. Čvrstoćije konstrukcije dodatno pridonosi i pogonski agregat, koji je u 10 točaka povezan s ostalim dijelovima okvira i kao takav izložen stresu.

Sve dosad napisano daje naslutiti da Street Scrambler voli kada ga bacite u nagib, no, prije nego smo uspjeli dohvatiti prve oštre krivine, morali smo se nekako izvuci iz prenapučenih gradskih ulica.

Iako nikad prije nismo imali zadovoljstvo voziti neki motocikl iz Voxanove štale, nije nam trebalo dugo da se počnemo osjećati kao da neki njihov model već godinama spava u našoj garaži. Položaj vozača je tipičan za jedan naked motocikl, s tim



Pogonski agregat nas je iznenadio svojom kultiviranošću, a isto vrijedi iz mjenjač koji omogućuje lagano mijenjanje brzina

da smo imali nešto jače izraženi osjećaj da sjedimo duboko u motociklu. To je sasvim u skladu s nostalgичnim duhom cijelog motocikla, ali i pomalo suprotno današnjim tendencijama koje vozaču daju osjećaj da sjedi na vrhu motocikla i ima totalnu kontrolu.

S velikom dozom znatiželje okrećemo ključ u bravi i aktiviramo check kontrolu. No, umjesto da kazaljke naprave uobičajeni puni krug i obri-





**Voxan Street Scrambler spada u red motocikala koje je užitak voziti, a to je ono što najviše volimo. Za potpuni sportski užitak nedostaje još samo pokoja konjska snaga**

šu prašinu s preoptimistične oznake 270 km/h, one lagano drhte oko 0 kao da imaju epilepsiju. No, bolje i takva check kontrola nego nikakva, jer da nema te "drhtavice" ne bismo znali da je motocikl "pod naponom". Naime, malene kontrolne žaruljice svijetle slabim intenzitetom i jako je sunce bez problema "upilo" sav njihov sjaj i učinilo ih beskorisnim dodatkom. Zato je jasno vidljiv veliki brzinomjer koji naglašeno dominira instrument pločom, nauštrb osjetno manjeg obrtomjera, koji kao da je zapeo u razvoju. Oba su okrugla instrumenta oplemenjena s malo retro štihla, a za spoj klasičnog i modernog zadužena su dva digitalna displeja smještena na njihovu dnu.

Nakon što je pokušaj plesa kazaljki neslavno završio, s dozom nevjerice pristupamo pritiskanju tipke elektropokretača, no veselo i prigušeno brundanje V2 agregata nam trenutno vraća osmijeh na lice. S malo muke savladavamo otpor pretvrde ruči-

ce spojke, stavljamo u prvu i već se za koji trenutak spretno probijamo kroz kolone automobila.

Odmah nam postaje jasno da je Street Scrambler bez obzira na svoju egzotičnost zahvalan za svakodnevno korištenje, a jedine zamjerke u uvjetima gradske vožnje pripisujemo malom zakretnom kutu upravljača i pretjeranom grijanju desne strane sjedala kao posljedici visoko postavljenog dvostrukog ispušnog sustava kod kojeg se poprilično štedjelo pri toplinskoj izolaciji.

Kako promet postaje rjeđi, tako sve više dolaze do izražaja sve pozitivne karakteristike pogonskog agregata i mjenjača brzina. Kompletna pogonska grupa zaslužuje barem ocjenu vrlo dobar, a gotovo je teško povjerovati da su Voxanovi inženjeri praktički iz prvog pokušaja uspjeli stvoriti jedan toliko uglađeni pogonski agregat. Ovo se V2 remek djelo uopće ne mora bojati uspoređivanja sa sličnim agregatima japanskog porijekla, a da o istovjetno koncipiranim Talijanima i ne govorimo. Snaga se

razvija izrazito linearno i to počevši od svega 2.000 okretaja, a njezina je krivulja toliko dobro ispeglana i usklađena s prijenosnim odnosima mekanog mjenjača, da se ni u jednom režimu rada ne pojavljuju rupe ili nagle provale snage. Street Scrambler uvijek ima dovoljno potencijala za brzu vožnju, no svejedno nam se činilo kao da ne razvija stvarnih 100 KS. No, taj naš subjektivni osjećaj možemo pripisati tome što je testirana "endina" bila lišena svake brutalnosti, kao i tome što je običaj gotovo svih dvocilindraša da vješto skrivaju svoje stvarne potencijale. I dok s neopisivom lakoćom prolazimo kroz svih 6 stupnjeva prijenosa polako se približavajući krajnjim mogućnostima ovog Francuza, ne znamo da li da se više divimo brzjoj, preciznijoj i izrazito mekanom mjenjačkoj kutiji ili tome koliko je dobro riješeno pitanje zaštite od vjetra.

Ne znamo da li je to samo rezultat sretnih okolnosti ili je pitanju aerodinamike posvećena posebna pozornost, no moramo priznati da se ne sjećamo



u zavoju podsjetio nas je na neke motocikle iz Ducatijeve produkcije. Za to je najzaslužniji "donji postroj", odnosno harmoničan sklad u kojem žive Paioli upside-down prednja vilica i klasična oscilirajuća stražnja vilica s nekonvencionalnim vodoravno postavljenim monoamortizerom istog proizvođača. Motocikl bez puno napora "obara" u nagib, dobro drži zadanu putanju i teško ga je "izbaciti iz takta". Ponekad smo poželjeli da je ovjes mrvicu tvrde podešen, kako bi nam pružio još više sportskog ugodaja, no serijska podešenost daje dobar kompromis između kvalitetne zabave i primjerene udobnosti.

Iako će se dobro snaći i uvjetima ekstremne primjene, ovaj Francuz ne spada u red onih motocikala koji vas tjeraju da pri svakom izlasku iz zavoja maksimalno otvorite gas i onda 50 metara prije slijedećeg zavoja krenete testirati silinu ugriza prednje kočnice. Street Scrambler je ipak galantan gospodin lišen svake nervoze i jedan je od onih motocikala koji daju najbolje od sebe u umjereno brzom vožnji, odnosno ritmičnom njihanju od zavoja do zavoja i istraživanju idealne putanje bez pretjerane uporabe kočnica.

No, mi smo svejedno s veseljem okusili sve užitke koje nam pruža deakceleracija, jer bilo bi šteta ne koristiti kočnice s potpisom. Dvostruki prednji Brembo diskovi promjera 320 mm oštro grizu već u prvom dijelu hoda ručice, no na kraju je ipak potreban muški ritmik ruke kako bi kombinacija spomenutih diskova i četveroklipnih kliješta dala sve što može. Po ostvarenim se silama kočenja Street Scrambler sasvim očekivano ne može mjeriti sa supersport i superbike motociklima, no nije ni daleko od njih. Kao i sve drugo na ovom motociklu, i kočnice su izvedene s dobrom mjerom i sasvim su u skladu s ukupnim performansama.

Sveukupno, Street Scrambler predstavlja dobar paket zabave i na njemu će se svoj mir naći svi oni koje vole voziti žestoko, ali u granicama normale. Svi su elementi fino usklađeni, a da je Francuzima uspjelo izvući još kojih 20-tak konjskih snaga, našem veselju ne bi bilo kraja. Ipak, bez obzira na to koliko su nas Voxanovi inženjeri impresionirali svojim V2 strojem, izvlačenje dodatnih kilovata vjerojatno bi agregatu donijelo ponešto nervoze i tako uništilo dobri duh ovog motocikla.

Kažu da je povijest učiteljica života, no nadamo se da ovaj put nije tako i da ovaj maleni, ali srčani proizvođač neće doživjeti meteorsku sudbinu najvećeg broja dosadašnjih francuskih pokušaja proizvodnje ozbiljnih motocikala. Jer kada bi svjetla budućnost bila funkcija solidne kvalitete, dobrih voznih karakteristika i umjerene cijene, dakle osobina koja testirani Street Scrambler sigurno posjeduje, onda doista ne bilo ničeg što bi ozbiljnije priječilo Voxanov boljitak. No, male proizvodne serije, manufakturna proizvodnja i nedostatak tradicije govore nam da još ima dovoljno razloga za strepnju.

Stoga, ako ste nemirna duha, a ovaj je tekst pobudio u vama neodoljivu želju za nabavkom Street Scramblera ili nekog drugog Voxanovog modela, pravo je vrijeme da krenete u akciju nabav-



ke, jer već bi sutra moglo biti prekasno. Potisnite duboko u podsvijest činjenicu da bolesno mali broj ovih motocikala pronalazi put do prodajnih salona izvan rodne im Francuske i da bi vam se kasnije aktivnosti servisiranja i nabavke rezervnih dijelova lako mogle pretvoriti u noćnu moru, te ohrabreni spoznajom da mi iskreno navijamo za vas krenite u realiziranje ove avanture. Za ciglih 12.000 Eura možete postati vlasnikom motocikla koji je rjeđi i od Lamborghinija, a gotovo je jednako toliko zabavan.

Ako ste pak jedan od onih koji su pristupili čitanju teksta u nadi da ćete svjedočiti istresanju silnog gnjeva nad ovim plodom vrijednih francuskih ruku, mi smo vam tu zluradost spremni oprostiti. Konačno, i mi smo nekad bili poput vas, a i Street Scrambler je samo motocikl i kao takav ima svojih grijeha. Nas se je svejedno snažno dojmio i potaknuo nas da svim nevjernim Tomama s ushitom poručimo: Viva la Motos Made in France. ■



**TEHNIČKI PODACI**

**Motor:** V2 pod kutem od 72°, četverotaktni  
**Promjer x hod:** 98 x 66 mm  
**Obujam:** 996 ccm  
**Odnos kompresije:** 10,5:1  
**Razvod:** dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru  
**Hlađenje:** tekućinom  
**Paljenje:** elektronsko  
**Napajanje:** elektronsko ubrzgavanje s leptirastim tijelima promjera 54 mm  
**Spojka:** s višestrukim diskovima u uljnoj kupci  
**Mjenjač:** 6 brzina  
**Okvir:** čelični cijevasti  
**Ovjes:** upside-down vilica s cijevima promjera 41 mm, hod 120 mm; straga oscilirajuća vilica s vodoravno smještenim monoamortizerom, hod 120 mm  
**Gume:** prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17  
**Kočnice:** naprijed dvostruki disk promjera 320 mm i kočione čeljusti sa 4 klipeća, straga disk od 220 mm i kočiona čeljust s 2 klipeća  
**Dimenzije (u mm) i težina:** duljina 2.110, širina 780, visina sjedala 810, osovinski razmak 1.465, težina 190 kg  
**Deklarirano:** snaga - 100 ks (74 kW) - 9.000 okr/min, max. okr. moment - 9,7 kgm pri 6.500 okr/min  
**Spremnik goriva:** 15 l

**+** elastičan pogonski agregat, mjenjač, ovjes, ekskluzivnost, zaštita od vjetra za jedan naki motocikl  
**-** završna obrada, mali zakretni kut upravljača, grijanje sjedala, tvrda poluga spojke

kada smo zadnji put vozili neki naki motocikl s toliko kvalitetno riješenom "obranom" od vjetra. Možda je to samo posljedica ranije spomenutog dubokog sjedenja u motociklu, no prsa gotovo uopće nisu izložena vjetru, dok glava malo trpi, ali nije ništa strašno, tako da ćete s bolovima u vratnim mišićima morati baviti tek kada kazaljka brzinomjera počne u svom retrovizoru ostavljati oznaku od 210 km/h.

Iako mu brzine iznad 200 km/h nisu strane, najviše užitaka će vam pružiti kada ga propušte nekom vijugavom sporednom cesticom. Tek nakon što savladate nekoliko zahtjevnijih zavoja, shvatit ćete da je savršeni spoj motora i mjenjača trebalo začiniti dobro pogodnim ovjesom sportskog duha kako biste osjetili svu puninu okusa ove francuske poslastice. Jer, dok nas pogonska grupa svojom blagom naravi i finoćom podsjeća na slične uratke s potpisom "Made in Japan", po pitanju upravljivosti, lakoće prebacivanja i stabilnosti