VOGE DS800X RALLY

ČÍNA UŽ SE NEPTÁ, JESTLI MŮŽE

Text: Michal Dřímal / Foto: Voge



Ještě před několika lety jsme se na čínské motocykly divali hlavně přes prsty a cenovku. Byly levné, často překvapivě dobře vybavené, ale při přímém srovnání s evropskou nebo japonskou konkurencí bylo většinou poměrně rychle jasné, kde se šetřilo. Jenže doba se mění. A možná rychleji, než jsou někteří motorkáři ochotni připustit. Voge DS800X Rally je jednou z motorek, u kterých už otázka nezní: „Je to dobré na Čínu?" Otázka dnes totiž zní jednoduše: „Je to dobrá motorka?" Po svezení a prostudování zkušeností prvních majitelů je odpověď překvapivě jednoduchá: Ano.

Ale několik poznámek pod čarou bychom našli.

MOTO & OutDoor LIBEREC QUAD SHOP
ČTYŘKOLKY, MOTOCYKLY
NOVÉ A PŘEDVÁDĚCÍ MOTOCYKLY
VOGE
SKLADEM
WWW.OUTDOOR-LIBEREC.CZ

Kdo vlastně Voge vyrábí?

Za značkou Voge stojí čínský koncern Loncin. A to není malá továrna někde na venkově, která se včera rozhodla začít vyrábět motocykly. Loncin patří mezi největší čínské výrobce a téměř dvě desetiletí spolupracuje nejen s BMW. V současnosti vyrábí motory pro několik modelových řad střední třídy této německé značky.

Voge je jeho prémiovou motocyklovou značkou. A DS800X Rally je možná dobrým příkladem toho, jak daleko se čínský motocyklový průmysl dostal.

Rally (ne)jen podle samolepky?

Slovo Rally se dnes lepí téměř na všechno. Stačí vyšší plexi, několik barevných polepů, možná ochranný rám a marketingové oddělení má hotovo. Je to u DS800X Rally trochu jinak?

Vpředu najdeme 21" vzadu 18" kolo. Podvozek KYB nabízí dlouhé zdvihy a možnost nastavení. Brzdy dodává Nissin, vstřikování Bosch a ergonomie počítá s jízdou ve stupačkách.

I tady mám trochu pocit, že se jedná spíše o cestovní motorku převlečenou za rally, ale určitě je to cestovní enduro, se kterým výrobce počítá i mimo asfalt.

Skvělý KYB podvozek tedy nemůže být největším překvapením, jak se často dočítáme. KYB je už v sérii prostě špičkový výrobce podvozků. Na rozbité silnici dokáže být komfortní, ale když asfalt skončí, motorka se nerozsype do neurčitých pohybů. Ve stupačkách působí přirozeně a podvozek dokáže pobrat i poměrně rychlou jízdu po šotolině.

Tady už není potřeba dodávat ono známé „na čínskou motorku dobré." Je prostě dobrý, protože je to KYB.

Motor má síly dost

Řadový dvouválec o objemu 798 cm^3 nabízí přibližně 95 koní a 81 Nm. To jsou hodnoty, které ještě před několika lety patřily do světa poměrně výkonnějších cestovních endur.

Motor má 270° klikovou hřídel, příjemný charakter a dostatek síly prakticky pro všechno, co od podobného stroje můžeme chtít. Zvukem mi ze začátku připomínal spíš pětistovku, ale po zátahu plynu se začali čerti ženit!

Dálnice? Bez problémů. Předjíždění? Bez problémů. Jízda ve dvou s bagáží? Výkon rozhodně nebude tím, co vás bude omezovat.

A mimo asfalt je výkonu možná až víc, než většina z nás skutečně potřebuje...

Jenže právě u motoru se dostáváme k jedné z nejčastěji diskutovaných slabin celé motorky. ON/OFF. Dvě slova, která Voge trochu kazí vysvědčení.

Zavřete plyn. A znovu jej jemně otevřete. Právě v prvních milimetrech pohybu plynové rukojeti dokáže být reakce motoru nepříjemně ostrá. Někdo tomu říká citlivý plyn, jiný škubání. Tahle nepříjemná vlastnost elektronicky řízených plynů se projevila i u renomovanějších značek. A není to pouze dojem jednoho testovacího jezdce, stejnou vlastnost popisují zahraniční novináři i samotní majitelé.

Nejvíce vadí paradoxně právě tam, kde by měla Rally excelovat – při pomalém průjezdu technickým terénem. Když potřebujete na kamenech nebo v prudkém výjezdu přidat jen několik procent výkonu, nechcete, aby motor reagoval skokově.

Podobné je to ve městě. Při pomalé jízdě na první a druhý převodový stupeň je někdy jednodušší pomáhat si spojkou, než se snažit držet konstantní rychlost pouze plynem.

Není to katastrofa. Ale já si třeba chtěl trochu přidat na výjezdu z kruhového objezdu a v kombinaci s trochou štěrku (zásadně v zácpě nehodlám trávit čas) mi zadek motorky ustřelil bokem a můj zadek se nepříjemně sevřel v jeden krátký, ale intenzivní okamžik.

Po několika stovkách kilometrů se ale jezdec přizpůsobí. U motocyklu této úrovně už však musíme chtít víc.

Zahraniční test Visordown popsal reakci plynu jako citlivou až škubavou a upozornil právě na obtížnější udržování konstantní nízké rychlosti.

Dobrou zprávou je, že samotný motor problémem pravděpodobně není. Vypadá to především na otázku mapování elektronického plynu. A software se, na rozdíl od špatně navrženého motoru, změnit dá, so let's go Voge!

Druhá věc se skrývá mnohem hlouběji

Plyn poznáte během několika kilometrů. Druhý diskutovaný problém DS800X Rally možná nepoznáte i několik tisíc kilometrů. Já měl v testu motorku s nájezdem 6 500 km a už při prvních ostřejších brzdách se objevilo nepříjemné cvaknutí.

Ten problém je schovaný v přepákování zadního odpružení, kyvce, krku, kolech... O co se jedná? Mezi majiteli se objevily případy, kdy po demontáži našli jehlová ložiska namazaná velmi střídmě. A to je u cestovního endura trochu problém.

Ne proto, že by konstrukce byla špatná. Jehlová ložiska v přepákování používá obrovské množství motocyklů. Jejich nepřítelem je ale voda a nedostatek maziva.

Pokud jezdíte po silnici a jednou týdně ji otřete hadrem, zřejmě problém nikdy neuvidíte. Pokud si ale zatančíte čardáš, brody, bláto, písek a následně nějaká wapka, je potřeba být na pozoru! U nové motorky přepákování preventivně rozebrat, zkontrolovat a pořádně namazat.

Je potřeba zdůraznit, že v tuto chvíli nelze mluvit o plošné výrobní vadě všech DS800X Rally. Jde o zkušenosti části majitelů. Ale zároveň jde o věc natolik jednoduchou a levnou na kontrolu, že bych ji před dlouhou výpravou rozhodně nepodceňoval.

Konektivita a zrcadlení telefonu

Příjemným bonusem je možnost propojení telefonu s barevným TFT displejem a zobrazení vybraného obsahu přímo před jezdcem. V praxi má ale řešení jednu slabinu – při zrcadlení musí zůstat displej telefonu neustále aktivní. Telefon se tedy nemůže běžným způsobem zamknout a zhasnout, což při celodenní navigaci znamená zbytečně vyšší spotřebu energie a zahřívání telefonu. Funkce, která na papíře vypadá velmi dobře, tak při dlouhém cestování není tak elegantní, jak by mohla být.

MOTO & OutDoor LIBEREC QUAD SHOP
ČTYŘKOLKY, MOTOCYKLY



A co ukazují první větší nájezdy?

Tohle je možná ještě důležitější otázka. Novou motorku dokáže na prezentaci předvést skoro každý výrobce. Novinář na ní ujede 300 kilometrů, pochválí podvozek, změří spotřebu a vrátí. Skutečný test začíná až potom.

DS800X Rally je stále příliš mladá na to, abychom měli stovky majitelů s nájezdy 50 nebo 100 tisíc kilometrů.

První zajímavější čísla už ale existují.

V oficiálních britských uživatelských recenzích Voge najdeme například majitele, který uvádí přes 5 000 mil, tedy přibližně 8 000 kilometrů, a motorku stále hodnotí velmi pozitivně. Zmiňuje dobrou kvalitu zpracování a celkový pocit srovnatelný s japonskými motocykly.

Ještě zajímavější je zkušenost uživatele, který uvádí 8 000 kilometrů během pouhých dvou měsíců.

To samozřejmě pořád není dlouhodobý test. Ale je to minimálně první signál, že se DS800X Rally po několika tisících kilometrech nezačíná automaticky rozpadat.

A právě dlouhodobé zkušenosti budou podle mě během příštích dvou let vůbec nejzajímavější částí příběhu této motorky. Protože výkon už Číňané umějí, to vidíme dnes více než kdy dřív. Podvozky také. Elektroniku také. Teď musí dokázat životnost.

Gorex: Možná důležitější než dalších pět koní

Při nákupu motocyklu zavedené japonské značky většinou příliš nepřemýšlíme nad tím, kdo je importér. U nové čínské značky bych nad tím přemýšlel hodně. Protože není tak důležité, jestli se motorka pokazí.

Pokazit se může každá. Důležité je, co se stane potom.

České zastoupení Voge zajišťuje Gorex v Benešově. A právě existence reálného technického zázemí je podle mě jedním z argumentů, který Voge výrazně pomáhá. Nejde pouze o anonymního dovozce, který přiveze kontejner motorek a rozdělí je dealerům. V Benešově funguje servis a samostatně je řešena také agenda reklamací a náhradních dílů.

A právě osobní zkušenost se servisem je věc, kterou bych při rozhodování mezi jednotlivými čínskými značkami možná









postavil dokonce výš, než rozdíl několika koní nebo centimetrů zdvihu podvozku.
Čtyřletá záruka totiž vypadá dobře v katalogu. Její skutečnou hodnotu ale poznáte až ve chvíli, kdy někdo musí vzít do ruky nářadí, objednat díl a problém skutečně vyřešit. A na to bych při porovnávání cen rozhodně nezapomínal.

Největší soupeř už možná nepřijíždí z Japonska

Když se podíváme na DS800X Rally, automaticky nás napadne Yamaha Ténéré 700, Honda Transalp nebo třeba Aprilia Tuareg 660. Tak daleko ale Voge ještě není. Zajímavější souboj se dnes odehrává úplně jinde.
Čínané začínají bojovat mezi sebou. A to je pro evropského zákazníka výborná zpráva.

CFMOTO 800MT-X

Nejbližším soupeřem Voge je bezpochyby CFMOTO 800MT-X. Stejná filozofie. Řadový dvouválec kolem 800 cm³. Kola 21"/18". Dlouhé zdvihy. Velká nádrž. A velmi agresivní cena.

CFMOTO nabízí cca 91 koní a výrazných 85 Nm. Podvozek má zdvih 230 mm vpředu i vzadu, světlou výšku 240 mm a 22litrovou nádrž. Pohotovostní hmotnost výrobce udává 220 kg. A cena v České republice začíná na 229 990 Kč.
CFMOTO má navíc jednu velkou výhodu. Na evropském trhu už přestává působit jako exotická značka. Dealerská síť je poměrně rozsáhlá a značka má za sebou několik let prodeje velkých motocyklů. Pokud je Voge vyzyvatel, CFMOTO už se pomalu stává zavedeným hráčem.

Kove 800X Rally

Pak přijde Kove a přinese číslo, které všechny ostatní trochu znervózní. 176 kilogramů pohotovostní hmotnosti.
Kove 800X Rally má přibližně 95 koní, 20litrovou nádrž, přední zdvih 270 mm a světlou výšku neuvěřitelných 293 mm. To už není jen cestovní enduro, to je motorka, která má k rally speciálu podstatně blíž.
Jenže všechno má svoji cenu. Sedlo je ve výšce 890 mm a Kove stojí v České republice od 249 900 Kč.

MOTO & OutDoor LIBEREC QUAD SHOP
ČTYŘKOLKY, MOTOCYKLY

Pro člověka, který chce většinu času cestovat a občas sjet na šotolinu, může být Kove zbytečně radikální. Pro jezdce, který hledá co nejlehčí osmistovku do skutečného terénu, je naopak mimořádně zajímavé.

Čínská válka právě začala

A právě tady podle mě leží největší význam DS800X Rally. Nemusí porazit Yamahu. Nemusí porazit BMW. Nemusí ani porazit Hondu. Stačí, když donutí všechny ostatní nabídnout zákazníkovi víc.

Protože dnes už proti sobě nestojí pouze Evropa, Japonsko a Čína. Proti sobě stojí Voge, CFMOTO, Kove, Honda, Suzuki, Yamaha a další výrobci, kteří se navzájem nutí zvyšovat výkon, snižovat hmotnost, přidávat výbavu a držet ceny.

Ještě před pár lety jsme se ptali: „Koupil by sis čínskou motorku?"

Dnes začíná dávat větší smysl otázka: „Kterou čínskou motorku by sis koupil?"

A to je obrovský posun.

Verdikt

Voge DS800X Rally není dokonalá. ON/OFF reakce plynu je věc, kterou bych chtěl od výrobce vyřešit.

Zkušenosti s nedostatečným množstvím maziva v některých ložiscích přepákování bych také neignoroval a před skutečně dlouhou cestou bych kontrolu provedl preventivně.

Ale byla by chyba nechat těmito dvěma věcmi zastínit celý motocykl, protože zbytek funguje překvapivě dobře. Motor má sílu a charakter, podvozek funguje, brzdy fungují, ergonomie funguje. Výbava je bohatá.

A motorka se nebojí terénu.

Největší kompliment, který můžeme DS800X Rally dát, je nakonec možná úplně jednoduchý. Po několika kilometrech přestanete řešit, že je vyrobená v Číně. Začnete řešit jen to, jestli je dobrá. A ona dobrá je.

Dokonce hodně dobrá.

Jen bych před první velkou expedicí vzal do ruky vazelínu. A doufal, že Voge mezitím vezme do ruky notebook a definitivně doladí ten plyn.

Kterou bych vybral?

Jako univerzál na výpravu: Voge DS800X Rally

Na dlouhé cestování s velkým podílem asfaltu: CFMOTO 800MT-X

Na nejtěžší terén: Kove 800X Rally

A kdybych měl vybrat motorku podle jediného kritéria – kolik skutečného cestovního endura dostanu za svoje peníze – právě Voge DS800X Rally patří v současnosti ke strojům, které nelze ignorovat.



	Voge DS800X Rally	CFMOTO 800MT-X	Kove 800X Rally
Motor	R2, 798 cm³	R2, 799 cm³	R2, 799 cm³
Výkon	70 kW / 95 k	67 kW / 91 k	69,5 kW / 94,5 k
Točivý moment	81 Nm	85 Nm	80 Nm
Přední kolo	21"	21"	21"
Zadní kolo	18"	18"	18"
Nádrž	cca 24 l	22 l	20 l
Hmotnost*	cca 213 kg	220 kg	176 kg
Výška sedla	cca 850 mm	870 mm	890 mm

MOTO & OutDoor LIBEREC QUAD SHOP
ČTYŘKOLKY, MOTOCYKLY