VÍC, NEŽ SI MYSLÍŠ

Může být čínská motorka skutečný cestovní enduro, který chce jezdit i mimo silnici? Může. Nový Rallyčko od Voge nám to ukázalo.

text: **Karel Táborský**, foto: **Lucie Moučková, autor**

Hned na začátku vás musím uklidnit. I když vypadá trochu jako dakarskej speciál, pod tou drsňáckou vizáží se skrývá pohodlnej univerzál. Taková motorka pro všechno, která ale dokáže potěšit i někoho, kdo si to chce v offroadu pořádně užít. Už na první pohled je tady jistá naděje, že tohle by mohlo být dobrý. Kdyby někdo před deseti lety řekl, že z Číny přijde velký adventure bike, který se bude chtít měřit s Africou Twin nebo s Tenerkou (jasně, tady budu maličko opatrnej), většina motorkářů by se jen ušklíbla a hodila hlášku ve stylu „jo, jasně, a teď tu o Šípkový Růženci". Jenže Voge, dceřinka čínskýho giganta Loncin, tu teď stojí s modelem DS800X Rally a já jim to prostě věřím. Takže jaký je to Rallyčko doopravdy? Pojďme na to.

Žádný ořezávátko

Tady se ničím jiným než motorem začít nedá. Jestli jste čekali nějaký věčko, tak na to rovnou zapomeňte. I tady je klasickej řadák, kterej hodně nápadně připomíná jednotku známou z BMW F 800 GS. Není to náhoda – Loncin už roky montuje motory pro BMW a tady vzali osvědčenou platformu, doladili ji po svém a nacpali do vlastního rámu. >>

O čem to je?

síla, výbava, promyšlenost
neboj se ani lesa
jakože dobrý, fakt



Rally je fajnový i na běžný silnici, do terénu s ním nemusíte

Od čtyř tisíc se nadechne, od pěti už táhne s vervou a kolem sedmi se rozvášní tak, že si říkáte, jestli to není přece jen nějakej klon KTM

Výsledkem je 94 koní při 9000 otáčkách a točivý moment 81 Nm v 6500. Pod tři tisíce otáček trochu brumlá a neví, jestli chce spát, nebo makat. Od čtyř tisíc se nadechne, od pěti už táhne s vervou a kolem sedmi se rozvášní tak, že si říkáte, jestli to není přece jen nějakej klon KTM, co šel na divokou párty do Pekingu. Jede to fakticky hezky a v jednu chvíli mě napadlo, že Rally působí jako o kousek silnější Tuareg. V sérii zvuk spíš decentní, ale jakmile mu naložíte, vyloudí z výfuku hrubší baryton. Není to nasraná smečka jako u Ducati, ale spíš takovej klidnej buldok, co sedí na dvorku a jen čeká, až mu sundáte řetěz.

Reakce na plyn jsou čistý, i když maličký cuknutí tady je, ale dobrý je, že dvouválec nemá žádný hluchý místa. Palivový mapy tady sice jsou, ale rozdíl mezi oběma není téměř poznatelný kvůli lankovému rozvodu plynu, takže se s nima vůbec nezabývám a nechávám nastálo nastavený Sport. A teď se dostáváme k prvnímu černýmu puntíku. Osmistovka nemá rychlořazení, což považuju za chybu, protože zrovna sem by se doopravdy hodilo. Mít možnost tam kopat kvalty při plným plynu by motor hravě zvládnul a svezení by získalo další rozměr, protože by se tím motorka pocitově ohromně porychlila. Co naopak pochválit musím, je hydraulicky ovládaná spojka. Krásně na jeden prst s perfektní progresí, tohle je fakticky dobrý, a kdo často jezdí v terénu, bude ze spojky nadšenej. Obě páčky na řídítkách jsou navíc nastavitelný, takže si dokonale padnoucí setup najde každej.



Ovladače jsou hodně retro, ale logika je dobrá



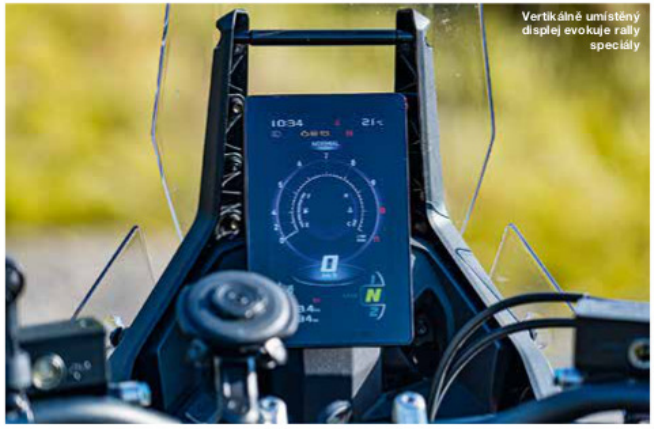
Plyn má klasický lankový rozvod

Offroadujeme

A to mě přivádí k tomu, jak Rally jezdí. Všechno začíná hodně povedenou jezdeckou pozicí, která je vyloženě příjemná. Široký rejdy, úzká mezi koleny a stupačky s vyjímatelnýma gumama tam, kde mají být. Jakmile si stoupnu, jsem krásně nad motorkou v útočný pozici a mám nad ní jasnou převahu s uvolněným tělem. Tohle je disciplína, se kterou mají některý motorky trochu problém, ale Voge je postavený správně. Dokonce i plexi je posunutý dopředu, takže se do něj nezakousnete ani ve chvíli, kdy by to na větším skoku při dopadu maličko kopnulo. Vidlice mi nejdřív přišly maličko měkčí, ale tohle je plně stavitelná Kayaba, takže tady dokážete naladit naprosto všechno a ze zkušeností víme, že tady je znát každej klik. Rám drží stopu tak tvrdohlavě, až máte pocit, že jedete na motorce, která je o jeden řád dražší.

Zdvihy 207 mm vepředu a 190 vzadu nejsou na papíře žádná raketa, ale v reálu to funguje. Nekopne vás to do zad a motorka nikam divoce neposkakuje, prostě to žehlí. Je to kompromis, jasně, není to čistý enduro, ale kdo říká, že si s tím v terénu nezablbne, ten kecá. Když skočíte z menšího hrbolu, žádný kovový doraz ani rána do páteře. Jasně, není to závodní rallye speciál, ale na hobby ježdění po rozbitých cestách je to víc než dost. Podvozek má fakt všude docela slušnou rezervu. I když jedete svižně a trefujete jámy, necítíte, že by to bylo na hraně, a nenechá vás zapochybovat, jestli jste to už fakticky trochu nepřepálili. A skutečně bych se nebál ani nějakýho odskočení klády v lese. Přizvednout si předek nedá vůbec žádnou práci, pokud teda gumy neztratí trakci. Pirelli STR jsou moc fajn, znám je dobře, taková ideální kombinace silničních schopností a slušnýho gripu i v offroadu, když teda zrovna neprší.

Největším plusem Voge je stabilita. Na rychlý šotolině, kdy jedete sto a víc a kolem vás létá prach, necítíte žádnou nervozitu. Pohazovat zadkem ze strany na stranu je vyloženě snadný, motor na to má síly dost a skrze řídítka pořád vím, kde je limit a kde by to už smrdělo průserem. A v nižších rychlostech? Jasně, je to velkej stroj s provozní hmotností 227 kilo, ale překvapivě se s ním necítíte jako s mastodontem. Díky úzkýmu sedlu a dobrý pozici stupaček se motorka nechá vodit i v utažených pasážích. Chce to trochu cviku, ale pak zjistíte, že to jde. Rozhodně to není žádnej lenoch, co se bojí každýho kamínku. Je to prostě stabilní, poctivej parťák, kterej vám dovolí jet dál, než jste původně chtěli. Brzdy pocházejí od Nissinu – vpředu dvojité kotouče o průměru 310 mm s čtyřpístkovými radiálními třmeny, vzadu pak jeden kotouč o velikosti 240 mm. A flekuje to sakra dobře jak na silnici, tak i v terénu. ABS se dá vypnout i na předním kole (třikrát hurá) a jednoduchou kontrolu trakce taky můžete poslat otravovat někam jinam. Do nádrže se vejde 24 litrů, což se na dálkový expedice bude vyloženě hodit, protože na jedno plný natankování ujedete přes 450 kilometrů. Robustní kryt ochrání motor i výfukové svody před poškozením, takže si můžete užívat adrenalin bez zbytečných obav. V základu dostanete zadní nosič, takže montáž doplňkových kufrů je hračkou. Co se mi nelíbí, jsou ošklivý a staře působící ovladače, protože jinak je motorka hezká, a i barevný kombinace jsou líbivý. Tohle šlo udělat líp, ale zase za ty prachy… >>



Vertikálně umístěný displej evokuje rally speciály

Technická data – 2025 Voge DS800X Rally

Motor **Typ motoru:** kapalinou chlazený řadový dvouválec, 8V, DOHC **Objem:** 798 cm³ **Maximální výkon:** 93,8 koně @ 9000 ot./min. **Max. točivý moment:** 81 Nm @ 6500 ot./min. **Převodovka:** 6rychlostní

Podvozek **Rám:** trubkový **Přední odpružení:** 43mm USD Kayaba, nastavitelná **Zadní odpružení:** Monoshock Kayaba, nastavitelný **Přední brzda:** 2× 310mm kotouč, 4pístek Nissin, ABS **Zadní brzda:** 240mm kotouč, 1pístek Nissin, ABS **Přední pneu:** 90/90-21 **Zadní pneu:** 150/70-18

Rozměry **Výška sedla:** 850mm **Objem palivové nádrže:** 24 l **Pohotovostní hmotnost:** 227 kg

Cena 219 990 Kč

Výbava pilota
- Kenny Titanium 23 Carbone
- Kenny Performance 25
- Furygan Jet D30
- Furygan Raptor 3 EVO
- Snap Industries Forrest
- Forma Swift Fluo



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



Už od pohledu dobře postavená motorka. To se prostě pozná.

Nekupuj si ji, když…

- nedokážeš skousnout ty ošklivý tlačítka,
- offroad tě vůbec neláká a jezdíš jen po asfaltu,
- přijde ti už trošku těžká.

Kup si ji, když…

- chceš bejt trochu jinej,
- potřebuješ motorku do čtvrt mega,
- rád jezdíš i mimo silnici.



Účinnost brzd nás celkem překvapila. Fakt slušný.



Kdo rád točí štelovákama, tady tu možnost má

Plná fičur

Nemít motorku nabušenou elektronikou by byl dneska už smrtelnej hřích, takže i Voge za fakt dobrou cenu (219 tisíc je sakra lákavá nabídka) má pár vychytávek, který jízdu dokážou zpříjemnit. Osobně jsem nadšenej z vyhřívaných heftů, a dokonce i sedla, to jen tak někde nedostanete. Motorka má vertikálně orientovaný 7" barevný TFT displej, což je větší provedení než u mnoha konkurentů, a je dobře viditelný i na přímým slunci. Grafika teda není bůhvíco a jen dvě volby zobrazení jsou už dneska skoro málo. Displej ale podporuje bluetooth připojení ke smartphonu, což umožňuje zobrazení navigace, hudby nebo hovorů přímo na palubní obrazovce. Součástí je i TPMS – systém monitorování tlaku v pneumatikách, takže můžete v terénu hezky ufukovat bez toho, abyste tlak v gumách jen tak odhadovali. V přední masce je i malá kamera, která umí nahrávat vaši jízdu, takže se nemusíte zabývat montáží GoPro a tuhle šikovnou fičuru máte v motorce už zabudovanou. Jasně, kvalita záznamu není zrovna oslňující, ale může to pomoct ve chvíli, kdy se na silnici potkáte s nějakým blbcem. Takže jo, Voge 800 Rally je moderní a sebevědomá motorka. Kombinuje drsný rallye vzhled s funkčními detaily a každodenní použitelností. A za sakra dobrý peníze. //

verdikt MOTO house

Rally je skvělá volba pro ty, kteří hledají hodnotu za peníze – prémiový díly, výkonný motor a skutečný offroadový schopnosti.

★ ★ ★ ★ ★

Pohazovat zadkem ze strany na stranu **je vyloženě snadný**

IMPORTED BY GOREX

VOGE

900 DSX

Mám výbavu, která tě bude ROZMAZLOVAT

MOTO & OutDoor LIBEREC QUAD SHOP ČTYŘKOLKY, MOTOCYKLY

NOVÉ A PŘEDVÁDĚCÍ MOTOCYKLY

VOGE

SKLADEM

WWW.OUTDOOR-LIBEREC.CZ