

Uit de schaduw

Moto Trends testte de Voge 500 DS, een middelgrote, avontuurlijke motorfiets die wel eens de favoriet van A2-rijders zou kunnen worden.

Door Pascal Mouton

Het merk Voge zegt je waarschijnlijk niet veel. Maar misschien doet Loncin wel een belletje rinkelen. Zij produceren voor BMW namelijk de verticale twins (F750, F850 en de twee nieuwe 900's) en ook de scooter modellen C400X en C400GT? Loncin is een reus binnen de Chinese automotive-industrie en produceert jaarlijks 2.500.000 motorfietsen, 3.000.000 motoren en 150.000 terreinwagens. Het merk valt nu de Europese markt aan met het premiummerk Voge die een gamma van machines van 300 en 500 cc aanbieden.

GOED STARTPUNT

In België wordt Voge verdeeld door BW Import, dat zich al bezighoudt met de merken Orca, FB Mondial, SWM en meer recentelijk CF Moto, een ander relatief onbekend Chinees merk. Ze willen met Loncin meteen met de deur in huis vallen. Het doel is het imago van de Chinese industrie te herstellen, die regelmatig – en jammer genoeg vaak terecht – in diskrediet komt door de slechte kwaliteit van haar producten.

Valse noten zijn op onze Voge

testmotor echter moeilijk te vinden en langs onze kant hebben we in het eerste oogopslag slechts één puntje van kritiek te melden ten opzichte van het tankdeksele dat de tank niet volledig bedekt ter hoogte van de stuurkolom. De voorkant van de 17-liter zwarte plaatstalen tank is zichtbaar. Nu goed, we kunnen muggenziften en ook vermelden dat de richtingaanwijzerbediening die een beetje goedkoop oogt in vergelijking met de rest van de bedieningsorganen.

COMPLEET GEVOEL

Het is ietwat vreemd, maar die bedieningsorganen doen me denken aan de besturingselementen die op



de Honda's van de jaren negentig terug te vinden waren. Voor de rest is deze Voge 500DS heel aantrekkelijk met zijn moderne styling, 100% LED-verlichting, digitaal display en verstelbaar windscherm.

Het tweedelige zadel is mooi gestikt en het uiteinde is verlengd met een kleine bagagedrager en handgrepen voor de rijder. Er is ook een toegankelijk geplaatste USB-poort (onder het dashboard) en een verstelbare rem- en koppelingshendels. De motor als geheel voelt ongetwijfeld zeer volledig, zeker voor A2-rijders. De Voge 500DS ziet eruit als een «grote motor», hoewel de specificaties dicht bij die van de Honda CB500X liggen.

Deze Voge 500DS kan iedereen berijden en is in het bijzonder ook zeer toegankelijk voor kleinere rijders dankzij de zadelhoogte van 815 mm. De driehoek die vorm opgetrokken is uit het grotestuur, de voetsteunen en het zadel is perfect voor mijn lichaamslengte die 1,70 meter meet. De cockpit nodigt uit om te reizen, het – met gereedschap – verstelbare windscherm wijst de weg en ik begin de test met een beetje off-road werk. Want waarom niet meteen de avontuurlijke capaciteiten van deze Voge peilen.

VAN DE BAAN

De korte overbrengingsverhoudingen en de eindoverbrenging zijn uitstekend geschikt voor dit soort terrein. Daarbij word je goed geholpen door een relatief soepele motor en een vlotte koppeling en versnellingsbak. De uitlaat maakt een mooi geluid en de ophangingen met een veerweg van 156 mm aan de voorkant en 62 mm aan de achterkant doen het goed. Er zijn slechts twee kleine nadelen aan dit soort gebruik. De plaatsing van de versnellingshendel als je met TT-aarzen rijdt en ... de banden zijn echt niet geschikt voor off-road gebruik. Waarom deze adventure bike uitrusten met Pirelli Angel GT? De Scorpion Trail II zou veel geschikter zijn.

MOOIE SNELHEID

Nu is het tijd voor de openbare weg, en ik maak van de gelegenheid gebruik om het windscherm te verhogen met een inbussleutel. Het dashboard is compleet, maar zou kunnen profiteren



DE TWEECILINDER LIJKT STERK OP HET MOTORBLOK VAN DE HONDA CB 500.

van een anti-reflectiebehandeling. De zesde versnelling is dankzij de korte bak snel bereikt en ik rijd vlot met 90 km/u en 4.800 tpm. De windbescherming is ideaal en de motor rijdt echt gemakkelijk. Dit zou perfect zijn voor rij schoolritten. De Nissin-remmen zijn feilloos en na een tijdje word je eraan gewend dat de KYB-vork altijd een beetje duikt voordat de werking merkbaar is.

De 8-kleps twin met Bosch brandstofinjectie blijft boven 2.000 tpm soepel en is altijd klaar om een tandje bij te zetten. Op de snelweg draait hij met 120 km/u iets meer dan 6.000 toeren per minuut en de twin klimt daarna vlot verder, vergezeld van kleine trillingen, tot aan de begrenzer bij 9.000 tpm. (in Duitsland zou de maximumsnelheid worden vastgesteld op 160 km/u). Tijdens deze test schommelde het gemiddelde brandstofverbruik dat op de digitale display werd weergegeven tussen 4,1 en 4,6 liter. ■

OM TE ONTHOUDEN

Deze 500DS is aangenaam en heeft vele kwaliteiten, waaronder een onovertroffen prijs-prestatie verhouding. Dit kan het nieuwe Chinese merk helpen om zich snel in ons land te profileren.

DE VOG 500 DS IN CIJFERS

Motor: 4-takt, vloeistofgekoeld, 8-kleppen, DOHC, tweecilinder, 4-takt motor

Verplaatsing: 471cc

Vermogen: 46,2 pk bij 8.500rpm

Koppel: 42Nm bij 7.000rpm

Versnellingsbak: 6 versnellingen

Koppeling: multidisc koppeling in oliebad

Overdracht: ketting

Frame: Stalen buizenframe

Voorwielophanging: 41mm KYB ups-d vork, 156mm veerweg.

Achterwielophanging: KYB monoshock, 62mm veerweg.

Voorremmen: Dubbele 298mm schijven, Nissin 2-zuiger remklauwen + ABS

Achterrem: 245mm schijf, Nissin mono zuiger remklauw + ABS

Voorband: 120/70-17 Pirelli Angel ST

Achterband: 160/60-17 Pirelli Angel ST

Zadelhoogte: 815mm

Gewicht: 188kg

Tank: 17 liter

Prijs: 6.299 euro

• Afwerking • Uitrusting
• Look • Prijs-prestatieverhouding

Pro

Contra

• Off-road banden
• Schakelpedaal