

KÚZLO DOSPIEVANIA VOGE 125 R

TEXT: P. LOVIŠEK, FOTO: AUTOR



V pätnástich dostanete svoj prvý občiansky. A tí šťastnejší aj prvý vodičák... Bicykel môžu vymeniť len za malý skútrik, prípadne za poldecovú motorku, ich výber je však minimálny. No ak máte trpezlivosť a rok počkáte, niečo pošetríte a investujete do „väčšieho“ vodičáku, otvoria sa vám takmer neobmedzené možnosti. Samozrejme, obmedzené sú kubatúrou do 125 a výkonom do 15 koní, no ponuka je v tejto triede neporovnateľne pestršia. Relatívne nedávno k nej prispela aj značka Voge so svojim eR-kom.

Vyspelý mladík

Aj keď je značka Voge nováčikom, na motorkách to nevidno. Vo všeobecnosti platí, že sú to premyslené a technicky prepracované stroje, ktoré sa hrdlo stavajú aj proti konkurencii so zvučnejšími menami. Za značkou Voge stojí koncern Loncin a tomu skúsenosti s motorkami, predovšetkým teda s motormi, rozhodne nechýbajú. Stroje, ktoré sa nám od značky Voge v redakcii zatiaľ objavili - a bolo ich už viac ako prstov na jednej ruke, majú

spoločné minimálne jedno. Dielenské spracovanie je na vysokej úrovni, všetko pekne lícuje, všetko drží na svojom mieste, všetko funguje a nebadať žiadnu snahu o prílišné šetrenie. Najmenšia 125-ka nie je v tomto smere výnimkou

Ani malý, ani veľký

Pochvalu si zaslúži fakt, že s plnou vážnosťou sa vrhli aj do kubatúry 125 ccm a strojček urobili naozaj poctivo a robustne. Pri prvom, ale ani pri druhom a každom ďalšom pohľade necítiť, že je to „len“ 125-ka, že je to „len“ rozpočtový kúsok slúžiaci na „výučbu“ mladých motorkárov. Vonkajšie rozmery sú prispôbené kubatúre, zároveň je však motorka dostatočne veľká na to, aby komfortne odviezla aj vyšších jazdcov. Nie je však nijako umelo „nafúknutá“, nádrž si aj napriek svojmu slušnému objemu zachováva spolu s kapotážou subtilne a štíhle tvary. To dáva jazdcovi voľnosť pohybu a motorke pocit ľahkosti a dobrú obratnosť.

Športovec nielen dizajnom

eR-ko zaujme mladíkov hlavne svojím športovým, jemne agresívnym tvarom. Nič futuristické, nič umelo „racingové“, či inak prehnaté, toto Voge je decentne vystrúhané dielo, ktoré neskrýva športové ambície, no zároveň sa drží „pri zemi“. Svieže tvary sú v prípade testovaného kúska zvýraznené sviežimi - žiarivými farbami. Ak dávate prednosť decentnejším farbám, 125 R je k dispozícii aj v čiernej, ktorá je doplnená o žlté a červené prvky. Hravý dizajn dotvára aj taká



↙ **NAPRIEK ŠPORTOVÝM, AŽ TAKMER AGRESÍVNYM TVAROM** – OPTICKY NÍZKEJ PREDNEJ ČASTI A NAOPAK VYSOKO ZDVIHNUTEJ ŠPICATEJ ZADNEJ ČASTI **JE V SKUTOČNOSTI VOGE 125 R VEĽMI PRÍJEMNÝM SPOLOČNÍKOM AJ NA DLHŠIE VÝLETY**. VÝBORNÝ POSED A Z TOHO PLYNÚCU **HRAVÚ OVLÁDATEĽNOSŤ OCENÍTE AJ V MESTSKEJ PREMÁVKE**.

netradičná drobnosť, akou je LED pásiak zapustený v kapotáži po stranách nádrže. Cez deň si ho ani nevšimnete, jeho úloha prichádza až keď vyrazíte do večerných ulíc mesta. No Voge nie je len nenápadná šedá myška odetá do športového dresu. Športový je aj jeho charakter a jazdné vlastnosti. Poctivo nakonfigurované komponenty pruženia sa starajú o dobré jazdné vlastnosti aj pri agresívnejšej jazde. Motor sa nekrúti, nehúpe a svojou „tuhosťou“ pripomína nejakú trístovku. Žiadny labilný „moped“, práve naopak. 125-ka sa s radosťou vrhá do zákrut, ochotne sa nechá prehadzovať zo strany na stranu a stále si pritom zachováva istotu ovládania. Rovnako robustné, účinné a dôveru vzbudzujúce sú aj brzdy. Motor je naladený na maximum povolené pre túto kategóriu, takže rátať môžete s pätnástimi konškrétnymi silami. Nie je to závratná hodnota, napriek tomu sa dokáže 125-ka celkom slušne rozkotúľať. Výrobca udáva maximálku 110 km/h, táto hodnota sa z času na čas na rýchlomere objaví, potrebujete však pritom dobrý vietor, či „zalahnúť“ na nádrž. So stovčekom km/h však môžete počítať stabilne a aj dlhodobo. Túto rýchlosť dosiahnete s prehľadom a motor pri nej nejaví žiadne známky neochoty. Dokonca vás pritom nezasobuje ani nepríjemnými vibráciami, ktoré by sa pri vytočenom jednovalcovom agregáte dali čakať. Ak zatúžite po svižnejšom zvezení, musíte počítať s častejším radením. Agregát totiž výraznejšie oživa až pri osem, či deväť tisíc otáčkach.

Kamoš na každý deň

Napriek nesporným športovým ambíciám je táto 125-ka aj dokonale prítulným kamošom. A to je pri výchove mladých motorkárov nesmierne

dôležité. Športovo „zhrbený“ posed by možno vyzeral agresívne a navonok atraktívne, ale čo z toho, keď v reálnej premávke je takáto superšportová poloha skôr na oštaru. Ovládanie stroja je náročnejšie, prehľad o okolitej premávke slabý a o komforte sa nedá hovoriť. Výlety trvajúce dlhšie ako polhodinku by boli skôr utrpením. Našťastie, pre Voge to neplatí. Popri športovom vzhľade si zachováva maximálne „civilný“ charakter. O komfort tu nie je núdza. Sedadlo je slušne priestrané a príjemne tvarované, kolená sa potešia znesiteľnému uhlu, v ktorom budú pokrčené a dostatok miesta zostáva pre ne aj v oblasti nádrže a bočných kapotáží. Zvlášť pochvalu si zaslúžia riadidlá. Aj keď predná časť motorky opticky vyzerá poriadne zhrbená, riadidlá sú doslova v ideálnej polohe. Dostatočne vysoko na to, aby bol posed príjemne vzpriamený a navyiac dostatočne široké na to, aby ste mali stroj dokonale pod kontrolou. 125 R sa tvári ako superšport, či radikálny športový naháč, v skutočnosti však ponúka pohodlný posed a celkovo priateľský charakter. A to je nielen pre komfort, ale aj pre bezpečnosť nepochybne dôležité. V rámci možností sa priateľsky správa aj maloobjemový jednovalec. Spomínali sme, že pre športové zvezenie je potrebné držať ho vo vyšších otáčkach. No pokiaľ nepotrebujete zrýchľovať a len sa tak ležérne poneviate v uliciach mesta, s radením si príliš veľa starostí robiť nemusíte. Na šestke znamená päťdesiatka zhruba 4000 otáčok a motor pri nich vôbec neprotestuje. Ak budete za hranicou mesta chcieť zrýchliť, stačí o tri kvalty podradiť a zo spomínaného prítulného spoločníka sa opäť stáva malý športovec...



↗ **PRÍSTROJOVKU TVORÍ 7-PALCOVÉ TFT-ČKO, ATRAKTIVITU ZADNEJ ČASTI UMOČŇUJÚ ÚZKE PÁSIKY LED SVETLA, ALE AJ EFEKTNÉ „TUNELY“ V INAK SUBTÍLNEJ PODSEDADLOVEJ KAPOTÁŽI. SEDADLO NAŠŤASTIE NIE JE RADIKÁLNE ŠPORTOVÉ.**



MOTOR Typ motora: kvapalinou chladený štvortaktný jednovalec, štyri ventily, DOHC, **zdvihový objem:** 124,8 ccm, **kompresný pomer:** 12 : 1, **maximálny výkon:** 11 kW (15 k) pri 9.500 ot./min., **najvyšší krútiaci moment:** 12 Nm pri 8.500 ot./min., **príprava zmesi:** elektronické vstrekovanie, **zapalovanie:** elektronické, **štartér:** elektrický, **prevodovka:** šesťstupňová, **spojka:** viaclamelová, v olejovej náplni, **sekundárny prevod:** reťaz

PODVOZOK Rám: ocelový rúrkový, **odpruženie:** **vpredu:** teleskopická vidlica up side down, priemer klzákov 35 mm, zdvih 110 mm, **vzadu:** centrálna pružiacia a tlmiaca jednotka, **brzdy vpredu:** kotúčová s priemerom 276 mm, dvojpiestikový strmeň, **vzadu:** kotúčová s priemerom 220 mm, jednopiestikový strmeň, **kolesá:** zliatinové, **pneumatiky:** **vpredu:** 110/70-17", **vzadu:** 140/60-17".

ROZMERY Rázvor: 1.310 mm, **výška sedadla:** 795 mm, **objem palivovej nádrže:** 10 l, **pohotovostná hmotnosť:** 136 kg, **cena:** 2.990 eur.
Motocykel na test zapožičal:
Gorex Slovakia



BY GOREX

525 DSX

Vyladená päťstovka.
Počuješ to volanie diaľok?

www.voge-slovensko.sk

Gorex Slovakia s.r.o.
Bardejovská 44, Prešov
+421 948 804 804, sme@gorex.sk