

# PRAKTIK S DUŠOU PRETEKÁRA

## VOGE 300 RALLY

TEXT: P. LOVIŠEK, FOTO: AUTOR A M. MASNIČÁK

Voge je na našom trhu nováčikom, ale vyskúšali sme si už viacero modelov tejto značky. K najnovším prírastkom patrí šikovné endurko. Hneď, ako sa objavil prvý exemplár, neváhali sme. Ani malé, ani veľké, šikovné v teréne, ale aj v mestskej premávke. Každodenný pomocník, ale aj dobrý spoločník na dobrodružné výlety...

### Čo je to Voge?

Značka Voge je nováčikom nielen na našom trhu, ale aj celostvetovo. Nemá za sebou dlhú históriu, ale má za sebou množstvo skúseností. Ako je to možné? Jednoducho tak, že značku Voge vytvoril gigant menom Loncin, ktorý dodáva motory mnohým ďalším značkám. Kompetentní si povedali, prečo by svoje vlastné motory nemohli použiť vo svojich vlastných motocykloch a výsledok je práve značka Voge. K osvedčeným pohonným jednotkám pridali osvedčené komponenty od renomovaných značiek, podčiarkli to kvalitným dielenským spracovaním a zmyslom pre detail a výsledok príjemne prekvapuje, motocykle Voge vôbec nepôsobia ako nováčikovia.

### Výzoru sa nezľaknite

Testovaná tristovka s prívlastkom Rally vyzerá na prvý pohľad ako nabrúsený súťažný špeciál. Nie je to však čistokrvný

športovec, práve naopak, je to maximálne civilizovaný jedinec, ktorý sa nestratí ani v bežnej mestskej premávke. Báť sa nemusia ani menej skúsení, či menej urastení jazdci. Na druhej strane jednoduchá a štíhla stavba a tvary rally špeciálu mu dodávajú na atraktivite a prezrádzajú dobrodružnú povahu. Sviežosť a šmrnc dodávajú napríklad aj také detaily, ako dvojfarebné ráfiky kolies. Pozadu nie je ani praktická stránka vecí. Padacie rámy sú na motorke tohto typu pomerne netradičné, ale v prípade pádu dokážu niečo zachrániť. Pochvalu si Voge zaslúži za zadný nosič. Nielen, že je pekne tvarovaný a zladený s blatníkom, navyiac je dostatočne veľký a robustný. Vďaka štvorici otvorov je pripravený na okamžitú inštaláciu horného kufru a s trochu improvizácie naň pohodlne uchyťte aj nejaké tie bočné textilné brašne. Športovo to síce nevyzerá, ale pre praktickú stránku vecí je to dosť významný detail. Poteší aj plexištít, ktorý napriek nie veľkému rozmerom poskytuje prekvapivo dobrú ochranu pred náporom vetra. Okrem neho má jazdec pred sebou už

len príjemne široké riadidlá a v ich strede minimalistický LCD displej prístrojovky. Zobrazuje všetko podstatné, nechýba info o zaradenom prevode a poteší skutočnosť, že má nastaviteľné tri farby podsvietenia. Pri jazde na ostrom slnku si tak môžete zvoliť výraznejšie zobrazenie, v noci naopak prekliknete na tlmenejšie... Užitočnou drobnosťou je aj USB zásuvka v susedstve prístrojovky. Môže poslúžiť na nabíjanie mobilu, či napájanie navigácie. Toto endurko je naozaj prívetivé a užívateľsky priateľské.

### Postavička tak akurát

Na prvý pohľad pôsobí tristovka „dospeláckym“ dojmom, jazdci z nižšou postavou môžu mať sprvoti trochu obavy. Seriózna veľkosť kolies – endurácka dvojica 21 a 18 palcov, plus pomerne veľké zdvihy pruženia sa musia prejaviť na celkovej výške stroja. Nie je to však žiadny extrém a aj jazdci s priemernou výškou pohodlne dosiahnu na zem. To sa hodí v mestskej premávke, ale aj v teréne. Motorka je navyiac dostatočne priestraná aj pre vyšších



MICRO WEAVE CARBON

— MX701 —

# EXPLORER C CARBON



PINLOCK SYSTEM 2  
MAX ZADARMO



od **369 €**  
vrátane DPH

[WWW.LS2.SK](http://WWW.LS2.SK)

**” ZJEDNODUŠENE POVEDANÉ,  
VÝROBCOVI SA PODARIL  
NÁJŠŤ VÝBORNÝ KOMPROMIS  
MEDZI OVLÁDATEĽNOSŤOU NA CESTE  
A SCHOPNOSŤOU ZDOLAŤ TERÉN,  
PRIČOM „DO TRETICE“ BOLA  
SPLNENÁ AJ POŽIADAVKA  
ATRAKTÍVNEJ CENOVKY... “**



jazdcov a pohodlná aj pri jazde postojacky. Nechýbajú ani stupačky pre spolujzdca, tie však treba brať s rezevou. Pre dvoch je sedadlo jednoducho malé a poslúži maximálne na núdzový presun na pár kilometrov.

#### **Motor**

Jednovalček s objemom necelých 300 kubíkov produkuje takmer 30 koní. To na dostatočne svižnú jazdu mestom, ale aj členitým terénom určite stačí. Na extra veľké porcie kilometrov to nie je úplne ono, jednovalec vás zásobuje neodmysliteľnými vibráciami. Dlhodobejšie použiteľný je do rýchlosti približne 100 km/h, kedy už dosahuje 7000 ot./min. Rýchlosť potom ešte ďalej rastie, tristovka bez problémov atakuje aj diaľničnú 130-ku, no spolu s rýchlosťou začínajú výraznejšie rásť aj vibrácie a hluk. Motor poslušne ťahá od približne 3000 ot./min., čo na šestke zodpovedá

rýchlosti približne 50 km/h. V praxi to znamená, že si po väčšinu času vystačíte so zaradenou šestkou, pokiaľ zrovna netužíte po svižnejšej akcelerácii. Na relatívne malý objem je motor príjemne pružný a použiteľný v širokom spektre otáčok. Dych vyrážajúce zrýchlenie však nečakajte, príliš ostrý prejav by bol na úkor použiteľnosti agregátu v nižších otáčkach. Vzhľadom k „univerzálnemu“ charakteru motorky je motor vyladený veľmi podarene, platí to aj pre celkový prevod a motorka s prehľadom zvláda aj pomalú jazdu v členitom teréne.

#### **Podvozok**

V oblasti komponentov pruženia a vlastne celého podvozku je tristovka ladená v podobnom duchu ako motor. Takisto ide o kompromis medzi športovým nádychom a zároveň praktickosťou v bežnej premávke. Samozrejme, kompetentní brali do úvahy aj cenovky jednotlivých komponentov a kladli dôraz na udržanie prijateľnej ceny celej motorky. A výsledok? Podvozok ako taký je dostatočne dimenzovaný na to, aby si poradil aj s terénom. Výrazným plusom sú spomínané kolesá vo veľkostiach, aké používajú seriózne terénne endurá. Toto všetko stojí za veľkou svetlou výškou a výbornými schopnosťami zdolať aj náročnejší terén. Pneumatiky sú „obojživelné“ a dobre zvládajú hlavne asfalt. Nehučia, nevibrujú, neotravujú a držia... Za sucha sa s prehľadom zahryznú aj do terénu. Horšie to je v prípade väčšieho blata, kedy sa pomerne hustý dezén zalepi.

Ak to však s terénom myslíte vážnejšie a naopak asfaltových presunov bude na vašich výletoch pomenej, môžete siahnuť po serióznych offroad plášťoch. V týchto štandardných rozmeroch ich je ich výber naozaj pestrý. Brzdám niet čo vytknúť, na ceste spomaľujú spoľahlivo a v teréne nie sú príliš ostré a ich účinok sa dá dobre dávkovať. Ako sa na stroj s terénymi ambíciami patrí, ABS na zadnom kolese je vypínateľné, slúži k tomu tlačidlo pri ľavej rukováti. Ako celok je podvozok pripravený zvládnuť naozaj veľké výzvy, má to však pochopiteľne jedno „ale“. Nechcete od neho ostré, športové tempo. Voge sa v ňom necíti príliš sebaisto a koniec-koncov, ani výkon a celkovo charakter motora nie sú stavané na nahaňanie sekúnd po rozbitých rovinkách, či agresívne vymetanie zákrut. Samozrejme, asi nikto nečaká bravúrne športové výkony od motorky, ktorá celá stojí toľko, ako jedna trubka kvalitnej racingovej prednej vidlice. Oveľa viac istoty vám motorka dá pri „turistickom“ tempe. Neznamená to, že by ste sa v teréne museli vliecť krokom, kamenité cesty plné výmoľov s prehľadom zhltnú aj v svižnejšom tempe. Prijemná ergonómia umožňuje dobré ovládanie aj pri jazde postojacky, čo je pre ovládateľnosť dosť podstatné. Zjednodušene povedané, výrobcovi sa podarilo nájsť výborný kompromis medzi ovládateľnosťou na ceste a schopnosťou zdolať terén, pričom „do tretice“ bola splnená aj požiadavka atraktívnej cenovky...





**MOTOR** Typ motora: kvapalinou chladený štvortaktný jednovalec, rozvod DOHC, 4 ventily,  
**zdvihový objem:** 292,4 ccm,  
**kompresný pomer:** 11 : 1,  
**maximálny výkon:** 21 kW (29 k) pri 8.500 ot./min.,  
**najvyšší krútiaci moment:** 25 Nm pri 7.000 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 41 mm, zdvih 205 mm, **vzadu:** jedna pružiacia a tlmiaca jednotka,  
**brzdy vpredu:** kotúčová s priemerom 265 mm, dvojpiestikový strmeň, ABS, **vzadu:** kotúčová s priemerom 220 mm, jednopiestikový strmeň, ABS,  
**kolesá:** vpletané,  
**pneumatiky: vpredu:** 3.00-21", **vzadu:** 120/90-18".

**ROZMERY** Výška sedadla: 915 mm,  
**objem palivovej nádrže:** 12,5 l,  
**suchá hmotnosť:** 152 kg,  
**cena:** 4.490 eur.  
**Motocykel na test zapožičal:** Gorex

BY **GOREX**



**VOGE**



Terénom ako teplý  
 nôž maslom

**RALLY**

[www.voge-slovensko.sk](http://www.voge-slovensko.sk)  
 +421 948 804 804  
 sme@gorex.sk

Gorex Slovakia s.r.o.  
 Bardejovská 44  
 Prešov