

MOTOCYKL

MAGAZÍN

Quasi Modo

Yamaha MT-10

Famózní
čtyřválcové
srdce v kabátu,
který nemusí
sednout každému

Srovnávací test

Pětice cestovních endur
od Hondy, Husqvarny,
Triumphu, KTM
a BMW

Motocykl Classic

Legendární pětiventilová Yamaha FZ750
z roku 1985, která předjela nejen svou dobu

Malá vs. velká Suzuki V-Strom XT – Má smysl investovat do jedenáctistovky, nebo stačí 650?

Exkluzivně Ducati Multistrada V4 v nabroušené verzi Pikes Peak na kontinentu, jenž jí dal jméno

Test Jak si poradila stylová Kawasaki Z900RS SE na podvozku Öhlins se španělskou okreskou?

Cestovní Když to nejde na jih, jedeme na sever! Dobrodružná výprava směrem Nordkapp a Island



Maturant

Čína dala lidstvu do ruky celou řadu vynálezů, kolem kterých se od nepaměti točí svět – střelným prachem počínaje a papírovými penězi konče. V oboru motocyklová technika však dodnes hraje roli učedníka a dlužno dodat, že velmi snaživého. Už je připravena na zkoušku z dospělosti? **Text** Petr Poduška / **Foto** David M. Bodlák

Když zůstaneme u školní terminologie, konkrétně značka Voge zvládla v případě modelu 500DS přinejmenším písemnou část maturity na výbornou. Hodnotami v technické tabulce se crossover hodně blíží premiantům třídy, jeho seznam základní výbavy je dokonce podstatně delší a komponenty nesou názvy osvědčených dodavatelů. To všechno podtrhuje sebevědomá, ale pořád ještě dostatečně atraktivní cena.

Závěrečné známky se však nerozdávají pouze na základě odevzdaného listu papíru – je třeba obstát také v praktické zkoušce. Při ní DS svou plnoletost demonstruje v první řadě postavou. Na pětistovku vypadá jako opravdu dospělá motorka, a vůbec by tento fakt nepotřebovala zdůrazňovat mocným trubkovým nárazníkem, o jehož přínosu můžeme úspěšně polemizovat.

Tvary předních kapot jsou samy o sobě dost mohutné a členité, takže si žádnou designovou podporu nežadají, a z hlediska ochrany nepůsobí relativně slabé trubky zrovna nepostradatelným dojmem. Mnohem lépe do celku zapadá sada hliníkových kufrů, na nichž navíc není znát, že za všechny



Nadstandard Tolik informací nenabídnou ani večerní zprávy. Pro pohyb v menu je ale třeba pustit se řídítka.



Made in Japan Podvozek stojí na komponentech renomovaných značek. Doladit lze předpětí pružiny zadního tlumiče.

dohromady se připlácí mrzkých patnáct tisíc (držáky dostanete gratis k motorce).

Ani bez nich však o pocit z velkého cestovního motocyklu nepřijdete. Může

za to hlavně rozměrný kryt nádrže, díky kterému pochopíte, co znamená „sedět v motorce“. Prostoru pro změnu polohy tu není mnoho, na druhou stranu ale utopěná měkká sedačka vytváří

dojem bezpečí a dá se z ní snadno dosáhnout na zem. Ostatně celá ergonomie je stavěná s důrazem na cestovní pohodlí; stupačky jsou umístěny celkem nízko a vepředu, řídítka doširoka roztažená a jednoruč nastavitelné plexi dostatečně účinné. Barevný TFT displej s bluetooth konektivitou pak jako by patřil do jiné cenové skupiny. Najdete na něm i údaje o tlaku v pneumatikách, nemluvě o dalších informacích včetně okolní teploty či napětí na baterii. Pod ním pak nechybí USB zásuvka, aby nezůstal na suchu ani připojený telefon, když se víc vzdálíte od domova.

To se bude stávat pravděpodobně dost často, protože turistiku má „děeso“ doslova v krvi. Dvouválcová pětistovka pochopitelně není žádný dálniční expres,





Intercom +

MOTOZEM

**Perfektně
propracovaná
bunda
v nadčasovém
designu!**



RSA Daytona

Bunda vyrobená z bůvolí kůže s jemnou podšívkou a chrániči je vhodná ke každodenní jízdě na Vašem motocyklu.

Dokonalá volba na jaro!

6 499 Kč

✓ **DOPRAVA ZDARMA**

☎ **+420 555 222 057**

Voge 500DS



MOTOR	
Konstrukce	kapalinou chlazený řadový dvouválec
Ventilový rozvod	DOHC, 4 ventily na válec
Vrtání x zdvih	67 × 66,8 mm
Objem	471 cm ³
Kompresní poměr	10,6:1
Výkon	34,5 kW (47 k) při 8500 1/min
Točivý moment	44,5 Nm při 7000 1/min
Spojka	vícemelová v olejové lázni
Převodovka	manuální, 6 rychlostí

PODVOZEK	
Rám	z ocelových trubek
Vidlice	USD, Ø 41 mm
Brzdy vpředu	2x dvoupístkový třmen, Ø 298 mm
Brzda vzadu	jednopístkový třmen, Ø 240 mm
Asistenční systémy	ABS
Kola	3.50 × 17; 4.50 × 17
Pneumatiky	120/70 ZR 17; 160/60 ZR 17

ROZMĚRY A HMOTNOSTI	
Rozvor	1445 mm
Úhel hlavy řízení	64°
Stopa	neudáno
Dráha odpružení vpředu/vzadu	156/61 mm
Výška sedla	835 mm
Hmotnost	205 kg
Náklad	143 kg
Objem nádrže	16,5 l

CENY A ZÁRUKA	
Záruka	2 roky
Základní cena	159 990 Kč
Cena včetně příplatkové výbavy	175 980 Kč

Čelovka V kontrastu s rozměry čelní plochy vypadá LED světlo dost drobně. Blinkry jsou dle poslední módy dynamické.

Klidás Zbrkllost je řadovému dvouválci zcela cizí. Na přidání plynu reaguje s rozvahou čínského mnicha.

faktura. Že by marketéři došli ve svých strategických úvahách až tak daleko? Možné je všechno. Ať je to tak, nebo ne, díky precizní práci převodovky a lehkému chodu nastavitelné (!) spojkové páčky se dá řešit i tento drobný nedostatek. Když si kluk (nebo holka) bude chtít zazlobit, prostě si podřadí o kvalt či dva. Nad pěti tisíci otáček už motor chytne požadovaný švuňk, přičemž ve spodních otáčkách je proti neopatrnému pohybu pravého zápěstí naprosto imunní.

Žádné zákeřnosti nejsou skryty ani v brzdové soustavě. Pár předních Nissinů

se do zubatých kotoučů zakusuje poctivě, ale zároveň se stejnou rozvahou jako ručička do digitálního otáčkoměru, takže i v tomto směru je o bezpečí postaráno. Do kategorie entry-level zkrátka Voge 500DS zapadne skvěle. ✪

Verdikt

Pokud můžeme soudit podle jednoho vzorku, produkty značky Voge snesou přísné oko jak po stránce kvality zpracování, tak výbavy i jízdních vlastností. S poměrem cena/výkon jsou na tom ještě lépe, na hodnocení spolehlivosti je ještě brzy. Nejtěžší úkol, který momentálně před prémiovým brandem koncernu Loncin stojí, je vybudovat si ve světě jméno.

a navíc v rychlostech nad 120 km/h přestávají být její vibrace dlouhodobě snesitelné, ale při pohodovém trajdání po státovkách klidně zapomenete na čas i na povinnosti. Pohodlím totiž vyniká kromě ergonomie také podvozek. Silniční rozměry kol mu přitom dávají současně i nemalou agilitu, takže si na své přijdete také v zatáčkách, přestože na oko 500DS vypadá trochu těžkopádně.

Jedinou slabinou, která celkově pozitivní dojem trochu kazí, je poněkud letargický projev motoru. Síla dvouválci nechybí – a do legislativních mantinelů skupiny A2 by se o moc víc koní stejně nevešlo – ale abychom mohli praktickou zkoušku hodnotit stejnou známkou jako tu písemnou, chtělo by to ještě malinko větší chuť do života. I když, takový rodič čerstvě plnoletého potomka může v charakteru jednotky Loncin vidět záruku klidnějšího spaní, a právě z jeho konta se zřejmě bude platit

