



DU STORE KINESER!

Er det virkelig mulig? En adventuresykel på 800 kubikk og maks effekt 94 hester til under 145.000 kroner! Kinesiske motorsykler er svært konkurransedyktige, Voge DS800X Rally er et godt eksempel på dette.

Kinesiske motorsykler blir stadig bedre og har nå en kvalitet som kan måle seg med hvilke som helst andre merker. Voge er et eksempel på dette, og den nye 800 Rally er en absolutt interessant modell.

Det finnes en del andre Adventure-modeller i området 800 kubikk. Først og fremst CFMOTO 800 MT-X og KTM 790 Adventure, men også Suzuki V-Strom 800 (776 kubikk) og Honda Transalp (755 kubikk). Alle disse modellene har en 270 graders parallelltwin.

Trygg og samarbeidsvillig motor

Parallelltwin er en tosylindret motor der to sylindre står parallelt ved siden av hverandre. Denne motortypen finner vi også i Honda Africa Twin, BMW F900GS, Yamaha 700 Tenere, Husqvarna 900 Norden, Triumphs twin-modeller osv.

Det er flere fordeler med denne motorkonstruksjonen. Den er enkel å produsere, og har derfor lave produksjonskostnader. I tillegg er den smal, kompakt og lett. Kun 1 sylindertopp betyr at alle ventilene er på samme sted, i motsetning til en V-twin, noe som forenkler servicearbeidet.

En veivomdreining utgjør 360 grader, to omdreininger 720 grader. 270 graders motor betyr at tenningen skjer ved 270 grader og 450 grader (til sammen 720 grader). Dette innebærer at stempelen i den ene sylindren alltid vil være bevegelse når det er tenning i den andre, noe som er gunstig med tanke på motorkraft. Denne «ujevne» gangen skaper likevel ikke plagsomt mye vibrasjoner. Samtidig gir den et populært lydbylde, enten det er snakk om en adventure-modell som Voge 800 Rally eller en mer tradisjonell gatesykel. Videre er motorkonstruksjonen gunstig med tanke på forbrenning, noe som er viktig når vi tar de strenge Euro 5-avgasskravene i betraktning, krav som ble innført i 2020 og strammet inn i 2025.

Funker motoren? Ja, så absolutt. Den er faktisk veldig bra! Den trekker jevnt og forutsigbart fra 3000 og opp til 7000 omdreininger, mens en lett snerring fra motoren slipper ut av lyd-potten. Ser ikke bort fra at displayet vil vise et turtall på 4000 omdreininger (100 km/t i høyeste gir) ved turkjøring og 5000 ved mer aktiv kjøring. Under 3000 omdreininger er det derimot ikke særlig å hente - da må gassen brukes med svært varsom hånd for å unngå rykkete motorgange. Kommer det en snarlig programvareoppdatering?

Toppeffekten er oppgitt til fine 94 hk ved 9000 og maksimalt dreiemoment er ved 6500. Dette er 1 hk under det KTM 790 Adventure er god for (KTMen skal også ha lavere CO-utslipp).

Den hydrauliske kløtsjen er silkemyk og girkassen (uten quick shifter) er tettsteget og ytterst samarbeidsvillig. På noen syk-

kler står girpedalen så lavt at det er vanskelig å få støveltuppen under, men det er ikke tilfelle med Voge Rally.

Sitter godt

Vi er midt i november. Det har vært frost om natten, men med litt hjelp av sola har temperaturen krøpet opp til 5 grader. Frykt for skyggepartier med islagt veibane gjør at jeg holder meg borte fra indre strøk. Dermed blir det flate Jæren på langs, og på kryss og tvers. Nå kommer varme i holkene og setet godt med! Det er tre varmenivåer, for meg ble det laveste nivå i setet og nivå to i holkene. Etter en times tid slår jeg av varmen i setet. Jeg skjønner ikke helt at jeg har klart meg et helt mc-liv uten varnehåndtak!

På 800 Rally sitter du godt. Det håndsydde setet er pent formet, komfortabelt, passe mykt, og du kan flytte deg fram og tilbake på det. Du kan velge å sitte helt oppreist eller lett fram-overbøyd. Styret er relativt bredt og gir god kontroll, spesielt viktig når du kjører sakte - som i tett bytrafikk eller der underlaget er løst. Beina har god plass når du sitter, og om du må strekke på beina - eller når underlaget er ujevnt - er stående kjøring problemfritt. Hendler og brytere er svært enkle å betjene.

Bensintanken er relativt smal i bakkant, med framover breier den seg ut, og sammen med en diger radiator og radiatoråpning, med veltebøyer på utsiden, blir sykkelen bred over «brystet». I så måte er den lik andre store adventuremodeller. Kåpen derimot, er smekker og smal. Vindskjermen består av to deler der den øverste delen kan høyderuleres enkelt ved hjelp av verktøy. Da jeg kjørte, var skjermen i øverste posisjon (jeg er 1.80 høy). Når det er lav temperatur, merkes fartsvinden alltid ekstra lett. Slik også med Voge Rally. Jeg kunne ønsket meg en litt bredere skjerm som beskyttet skuldrene noe bedre. I tillegg oppstår det noe turbulens bak skjermen, og den treffer midt på hjelmen. Rally-modellen er skikkelig bra, men jeg blir ikke overrasket hvis neste generasjon 800 Rally vil ha en vindskjerm som gir noe bedre beskyttelse.

Jeg kjørte alene, derfor er det vanskelig å si noe eksakt om komforten for passasjer. Setet virket romslig, men kanskje ikke samme toppkvalitet som førerisetet. Bagasjebrettet av stål er standard, mens sidevesker og toppboks i aluminium er tilleggsutstyr.

Kjekk kjøremaskin!

Eikefelgene er gullelokserte og virkelig flotte! Sykkelen triller på slangeløse Pirelli Scorpion Rally-dekk med store knaster. Dette er jo et allround-dekk med hovedfokus på asfalt, grus, og lett offroad. Midt i blinken for Voge Rally som er en funksjo-



TFT displayet er stort og lest å ese, selv i direkte sollys. Vertikalmontert i ekte rallystil.



Førerisetet er romslig og komfortabelt - passasjerisetet kanskje ikke like mye.



Elegant svinggaffel i aluminium med tradisjonell kjedejustering. Enkelt og effektivt.

Prøvekjøring: Voge DS800X Rally

nell og allsidig tursykel, ikke en offroad. Dekktrykksensor gir beskjed hvis trykket faller. Vinkelen på ventilen til begge dekkene gjør det enkelt å etterfylle luft.

Bremsene er bare helt topp! Bremsepakken er ordentlig kraftig, med store skiver på nær 300 millimeter og radialmonterte kalipere foran, noe mindre dimensjoner bak. De biter hardt som en løvekjeft, men samtidig progressivt og trygt. Når ABS-en slår inn, merkes kun en lett pulsring, men hvis du liker voksenlek er det bare å slå av ABS-funksjonen. Heldigvis var ABS aktivert da en tulling i bil plutselig ville ut rett foran meg!

Voge Rally er stabil og komfortabel å kjøre. Den er ikke direkte kvikkstyrt, men likevel overraskende samarbeidsvillig gjennom svinger. På tross av lang fjæringsvei er dempingen mer gæteorientert. Dempingen er fullt justerbar både foran og bak, men den er ikke elektronisk styrt slik at den kan justeres under kjøring. Den radialmonterte styredempere, som står like bak gaffelbroen, er litt oppsiktsvekkende. Slike styredempere har vært brukt i 50 års tid, men er ikke vanlig å se på en stor adventure. Den kan absolutt være til hjelp hvis det skulle oppstå mye risting i styret. Men det er svært viktig at den er korrekt innstilt, og at klåfingrede holder seg unna!

Speilene gir god sikt bakover og de var krystallklare uansett turtall. Den syv tommer store skjermen har TFT-teknologi, et hakk opp i forhold til en tradisjonell LCD-skjerm. Skjermen er enkel å lese, selv når solstrålene treffer direkte på skjermen. Designet endres i displayet når man skifter mellom de to kjøremodusene Normal og Sport. Om nødvendig kan du hente fram all verdens data via navigeringsbryteren på venstre side. Teknologinivået understrekes av både USB og USB C port. For ikke å snakke om det integrerte kameraet i fronten som kan dokumentere hendelser underveis. Foran er det to vertikale LED hovedlys, i tillegg er det to smekre, justerbare tåkelys.

Absolutt konkurransedyktig

I motsetning til mange sykler av denne typen er Voge Rally utstyrt med midtstøtte. Jeg måtte bruke litt kraft for å få sykkelen opp på den, men med bedre teknikk vil det trolig gå lettere. Bensintanken rommer hele 24 liter, ingen andre adventuremodeller på 800 kubikk har like stor tank. Det gir en rekkevidde opp mot 50 mil ved pen kjøring, og er derfor ytterst velegnet til turkjøring der det er langt mellom bensinstasjonene. Noen vil kanskje savne cruisekontroll.

Til kjøring offroad vil den være litt stor og tung, men om du likevel vil ut i det grønne, er kraftige veltebøyler heldigvis standard. De



beskytter tank og radiator ved velt. Under motoren er det beskyttelsesplate.

Adventure har i mange år vært de mest populære tursyklene. De har et bredt bruksområde og innbyr til spennende kjøreopplevelser, enten underlaget er asfalt eller grus. Ujevnt og humpet underlag kompenseres av lang fjæringsvei, og bredt styre gir god kontroll over sykkelen. Oppreist kjørestilling, god plass til beina og stor bensintank oppmuntrer til lange turer, gjerne langt borte fra sivilisasjonen. Samtidig duger en adventure utmerket i bytrafikk, og den smetter raskt over en fortauskant.



Text: Victor Øvregaard
Foto: Oddbjørn Myklebust

BIKE-konklusjon

I området 750 – 950 kubikk er det hele 15 forskjellige adventuremodeller å velge mellom, av disse er det en håndfull 800-kubikkere. Det sterkeste kortet til Voge 800 Rally er prisen, kun 144 900 kroner. Kun en annen kinesisk modell er i nærheten, nemlig CF Moto 800, men den er likevel 6000,- dyrere. Et annet sterkt kort er effekten: det er kun KTM 790 Adventure som overgår den med en fattig hk. Et tredje vinnerkort er den lave vekten, 213 kilo er fire kilo mindre enn KTM-modellen. Et fjerde kort er den store bensintanken på hele 24 liter. Og en joker i tillegg, nemlig den imponerende totalpakken! Kun den moderate beskyttelsen mot fartsvidden og litt rufset mating på helt lave turtall trekker noe ned.

Voge DS800X Rally

Motor

270 graders parallell-twin, firventilert, DOHC, elektronisk innsprøyting, kompresjon 12:1, væskekjølt. Hydraulisk slipperkløtsj, 6 gir, kjede. El-start, batteri 12 volt, 10Ah.

Boring x slag 84 x 72 mm
Slagvolum 798 cc

Effekt 94 hk v/9000 omdreininger
Dreiemoment 81 Nm v/6500 omdreininger

Chassi

Ramme i stål. Demping foran: 43 mm Kayaba opp/ned-gaffel, fullt justerbar, fjæringsvei 220 mm. Demping bak: Kayaba monodemper, fullt justerbar, 190 mm fjæringsvei. Brems foran: doble 298 mm skiver, Nissin firstemplede kalipere, ABS. Brems bak: enkel 240 skive, Nissin enstemplet kalipper, ABS.

Däck 90/90-21; 150/70-18

Mått + vikt

Akselavstand 1 576 mm, sittehøyde 850 mm, bakkeklaring 220 mm, bensintank 24 liter, tørrvekt 213 kg.

Farger
Pris

Blå/hvit, gul/sort, sort
144 900 kr