

Voge 625 DSX

BUDGET-REISEN

Voge bietet mit der 625 DSX eine genügsame Reiseenduro für den Alltag mit umfangreicher Ausstattung zu einem attraktiven Preis. Hält die Chinesin, was sie verspricht?

— Text: Tobias Kloetzli — Fotos: Daniele Carrozza



Eloxierte Kreuzspeichenräder (19-/17-Zoll) mit schlauchlos montierter Metzeler Tourance Bereifung, Wave-Bremsscheiben (298 mm) und Nissin Zweikolben-Schwimmsätteln. Die Voge 625 DSX hat mit Sturzbügeln, Nebelscheinwerfern und ihrer schnittigen Front einen starken Auftritt und fährt sich im Kurvenrevier unaufgeregt.

Voge ist als Motorradmarke vielen noch nicht so geläufig. Sie gehört zum chinesischen Loncin-Konzern, der seit 40 Jahren Motorräder herstellt und sich längst als Motorenlieferant für europäische Marken einen Namen gemacht hat. Voge ist quasi die Premium-Motorradmarke im Konzern, vorwiegend für den Export. Die Palette reicht von Rollern über Naked Bikes, Retros bis zu Ein- und Zweizylinder-Enduros von 300 bis 900 ccm Hubraum.

Die 625 DSX wird von einem Reihenzweizylinder mit geköpfter Kurbelwelle und 581 ccm Hubraum angetrieben. Der DOHC-Viertventiler leistet 64 PS und 57 Nm. Mit ihrem 19-Zoll-Vorderrad und ausgewachsener Nissin-Doppelscheibenbremse ist die Reiseenduro eher strassenorientiert. Sie besitzt ein voll einstellbares KYB-Fahrwerk mit einer USD-Gabel mit rund 170 mm Federweg und einem Federbein mit Gasdruckbehälter. Mit einer soliden Alu-Motorschutzplatte, Sturzbügeln und gezackten Fussrasten ist sie auch fürs Gelände gerüstet. Der Zentralständer ist serienmässig. Mit vollgetankt lediglich 206 kg und einer Sattelhöhe von lediglich 835 mm ist die DSX zudem sehr zugänglich und einfach zu beherrschen.

Vollausstattung zu niedrigem Preis

Ihr Preis von 7390 Franken ist angesichts der Ausstattung bestechend niedrig, denn neben den bereits erwähnten Komponenten verfügt die Dual-Sport-Enduro über zwei Motormodi, die über hinterleuchtete Lenkerarmaturen im ausgewachsenen 7-Zoll-Display gewählt werden können. Dazu gibt's eine abschaltbare Traktionskontrolle, LED-Beleuchtung, eine 12V- und eine USB-Steckdose, ein einstellbares Windschild und golden eloxierte Kreuzspeichenräder inklusive Reifendruckkontrolle. Brems- und Kupplungshebel sind einstellbar. Eine Assist-Rutschkupplung sorgt für Leichtgängigkeit und glättet das Bremsmoment des Twins bei ruppigem Herunter-

schalten. Das informative Display verfügt über Connectivity und unterstützt die Turn-by-Turn-Navigation über die Voge-App. Über die kann auch die in der Front integrierte HD-Kamera bedient werden. Zudem kommt die Voge serienmässig mit Handschützern und Nebelscheinwerfern. Der hochgezogene Schalldämpfer wird von Blenden im Carbon-Look geziert, die eher elegant als billig wirken.

Bei der Front mit schickem Tagfahrlicht und endurotypischem Schnabel mit «Nasenlöchern» hat man sich offenbar vom Vorbild aus Italien inspirieren lassen. Mit ihrem 17,6-Liter-Tank und einem Verbrauch um 4 Liter bietet die Voge für preisbewusste Töfffahrer einen Aktionsradius von über 400 km und strahlt viel Abenteuer-Spirit aus. Doch hält die Chinesin, was sie verspricht? Ist das zu diesem niedrigen Preis überhaupt möglich?

Angenehmes Adventure Bike

Um dies herauszufinden, richte ich mich auf der 625 DSX ein. Auf dem «Dual Sport Offroad» sitzt man gut im Töff integriert und muss dank einer Sattelhöhe von lediglich 835 mm, nicht speziell gross sein, um sich mit beiden Füßen am Boden abstützen zu können. Dank gegen vorn schmaler werdender Sitzbank wird der Weg zum Boden zusätzlich verkürzt. Mit dem breiten, hohen Lenker fällt die Sitzposition sehr entspannt aus. Der Kniewinkel ist für Fahrer ab etwa 180 cm eher eng. Das Entfernen der dicken Gummiaufsätze an den Rasten kann da Abhilfe schaffen. Die Rasten sind relativ weit vorn montiert, was ein Abstützen bei zügiger Gangart erschwert, aber für bessere Gewichtsverteilung und Ergonomie beim Endurofahren sorgt.

Die Ausstattung ist umfangreich, die Komponenten, etwa die hinterleuchteten Lenkerarmaturen, wirken dabei aber nicht gleichermassen hochwertig wie bei den exklusiven Vorbildern. So ist auch die

Über die hinterleuchteten Lenkerarmaturen wird das schicke LC-Display bedient, das reichlich Informationen liefert.

Eine solide Alu-Platte schützt den Motor bzw. die darunter liegenden Auspuffrohre und den Sammler.



TECHNISCHE DATEN

Voge 625 DSX

Motor	Flüssigkeitsgekühlter Reihenzweizylinder, DOHC, 4V
Hubraum (Bohrung x Hub)	581 ccm (76 x 64 mm)
Antrieb	Assist-Rutschkupplung im Ölbad, 6 Gänge, Kette
Leistung / Verdichtung	64 PS (47 kW) bei 9000/min / 11,5:1
Drehmoment	57 Nm bei 6500/min
Rahmen	Stahlrohrrahmen
Aufhängung vorn	USD-Gabel, 41 mm, Ein- und Auswärtsdämpfung einstellbar
Aufhängung hinten	Aluschwinge, 1 Federbein, voll einstellbar
Federwege (vorn/hinten)	k. A.
Bremse vorn	2 x 298 mm, Zweikolben Schwimmsattel
Bremse hinten	240 mm, Einkolben Schwimmsattel
Reifen vorn und hinten	110/80-19 und 150/70-17
Radstand / Sitzhöhe	1465 mm / 835 mm
Lenkkopf / Nachlauf	k. A.
Gewicht	206 kg fahrfertig vollgetankt
Tank	17,6 l
Farben / Verfügbarkeit	Schwarz / sofort
Preis	Ab Fr. 7390.- (inkl. Alu-Koffersatz Fr. 8490.-)



Gefällt uns

- ⊕ Ausstattung/Preis
- ⊕ Zugänglichkeit
- ⊕ Vibrationen bei Autobahntempi

Gefällt uns weniger

- ⊖ Lenkerarmaturen-Haptik
- ⊖ Schwappendes Benzinvolumen
- ⊖ Kein Handrad für Feder Vorspannung hinten

Für 8490 Franken gibt's die Voge 625 DSX mit Alu-Kofferset – die entsprechenden Halterungen waren am Testmotorrad bereits montiert.

grosse Infozentrale ein LCD und nicht ein hochauflösendes Farb-TFT-Display, was hier die Funktionalität nicht beeinträchtigt, und den niedrigen Anschaffungspreis wohl erst ermöglichte.

Der Twin ballert auf Knopfdruck ansprechend, akustisch aber zurückhaltend los. Beim Rangieren vom Parkplatz fallen der enge Wendekreis und die mit wenig Handkraft bestens dosierbare Kupplung auf. Der Twin beschleunigt ab 2000/min anstandslos. Er ist zwischen 3000 und 6000/min im Element. Da lässt sich genüsslich auf der Drehmomentwelle surfen, wobei stets ausreichend Vortrieb geboten wird. Dreht man den Reihenzweizylinder weiter, können zwar zusätzliche Pferde mobilisiert werden, ab 7000/min verliert die Chinesin aber die Drehfreude und wirkt etwas zäh. Ihr Potenzial spielt sie klar im unteren und mittleren Drehzahlbereich aus. Neben dem Standard-Motormodus «E», der nach jedem Neustart aktiviert ist, steht der Sport-Modus «S» zur Wahl, in welchem der Motor direkter am Gas hängt. In der Agglo wirkt letzterer aber fast etwas übermotiviert, er erschwert das konstante Halten einer Geschwindigkeit und wartet mit stärkeren Lastwechseln auf.

In die Ferne ziehen?

Die Verkleidung und die Windschutzscheibe sorgen für ordentlichen Wind- und Wetterschutz. In der unteren Position steht der Helm noch weitgehend dem Fahrtwind, während in der oberen Position der Wind nur noch an der oberen Helmhälfte spürbar ist, wobei keine Luftverwirbelungen stören.

Die 625 DSX ist grundsätzlich auf der bequemen Seite. Für meine Grösse ist die leicht nach vorne geneigte Sitzbank allerdings nicht ideal, da sich so der Druck auf den hinteren Gesässsteil konzentriert. Fahrer bis 170 cm dürfte dies ebenso wenig stören, wie der anfangs erwähnte enge Kniewinkel.

Für die genüssliche Ausfahrt durchs Kurvenrevier gibt sich die Voge handlich, vertrauensweckend und wartet mit keinerlei Tücken auf. Mit der entspannten

Sitzposition bietet sie zwar weder messerscharfe Zielgenauigkeit noch klarstes Feedback, bereitet auf der Ausfahrt ins Grüne aber dennoch viel Spass und zeigt sich angenehm neutral. Die ausgewachsene Doppelscheibenbremse (298 mm) verzögert über Schwimmsattelzangen, wie sie bei Enduros gängig sind, beisst also nicht zu aggressiv zu, verzögert bei Bedarf aber doch massiv. Gerade in Bremszonen ist die Rutschkupplung ein Segen: hier braucht man sich beim schnellen Herunterschalten beim Einkuppeln definitiv nicht auf die letzte Präzision in der Feindosierung zu konzentrieren, denn für Ruhe am Hinterrad wird gesorgt.

Überraschung beim Endurowandern

Auf unserem Abstecher über nicht asphaltierte Pfade überzeugt die Voge mit einer perfekten Ergonomie.

KYB-Fahrwerk: Die Upside-Down Gabel ist wie der Gasdruck-Dämpfer voll einstellbar.



MEINE MEINUNG

TOBIAS KLOETZLI
«Gerüstet fürs Abenteuer»



Die Voge ist eine bestens ausgestattete Enduro für jeden Tag, aber auch die Reise. Sie strahlt nicht nur Abenteuergeist aus, sondern ist mit Motorschutzplatte, Sturzbügeln, Endurofahrwerk und schlauchlosen Speichenrädern auch fürs Abenteuer gerüstet. Ihre Performance, leistungsmässig, fahrdynamisch oder im Gelände, reicht für 90 Prozent des Zielpublikums aus. Versuche ich mich in den Ferien-/Freizeitmodus zu versetzen – noch ist es leider nicht so weit – kann ich mir gut vorstellen, dass auch ich mit der Voge glücklich werden könnte. Zuvor würde ich mit Einsätzen im Tank aber das Schwanken des Benzins stoppen. Nimmt man die DSX vom Seitenständer, schwankt das Benzin nämlich lange spürbar nach. Je nach Benzinstand störte mich die Bewegung sogar bei der Geradeausfahrt.

Fährt man stehend, passt die Fussrastenposition ebenso wie der Knieschluss und die Lenkerhöhe perfekt – ideal für entspanntes Endurowandern. Für langsame Passagen ist der erste Gang angenehm kurz übersetzt und auch der grosse Lenkeinschlag ist hier sicher von Vorteil. Das Fahrwerk putzt Unebenheiten anstandslos weg. Die Traktionskontrolle kappt die Leistung bei Schlupf aber ziemlich. Sie kann wie das ABS per Knopfdruck jederzeit deaktiviert werden. Die feine Dosierbarkeit der Bremsen zahlt sich hier besonders aus. Alles in allem ist die Voge eine gelungene Reiseenduro zu äusserst attraktivem Preis.

Fazit:

Die Voge 625 DSX hat als unkomplizierte Alltagsenduro mit sehr breitem Einsatzspektrum und reichhaltiger Ausstattung überzeugt. Sie ist ein offroadtauglicher, schicker Allrounder mit gutem Preis-Leistungsniveau.



DAMIT IHR FAHRKOMFORT NICHT AUF DER STRECKE BLEIBT!

Sie möchten Ihr Bike ergonomisch optimieren? Sofort und spürbar? Den maximalen Effekt erzielen Sie durch das Anpassen der Basiskomponenten des Ergonomie-Dreiecks: Dies sind die Sitzbankhöhe, die Lenkerhöhe und Position der Fussrasten.

WUNDERLICH – ERGONOMIE FÜR MOTORRADFAHRER

