

CHINESE VERRASSING

Een golf nieuwe motorfietsen uit China overspoelt Europa. Het merk Voge is volledig nieuw bij ons. De Chinese fabrikant stuurt zijn vlot gelijnde en vooral gunstig geprijsde 500-vlaggenschip alvast vooruit. Een goede basis voor succes?

[Tekst: Thomas Schmieder; Foto's: fact]

Het was al een tijdje duidelijk dat er het een en ander ging komen. Europa's 48-pk-regeling zorgde met ingang van januari 2013 voor wat extra speek op de botten van de motorfabrikanten en bracht veel nieuwe motorrijders en heropstappers in de zadels van echt goede motorfietsen. Bovendien rijden deze motoren, standaard voorzien van ABS ook, stukken beter dan de geknepen modellen van voorheen. Honda zat er van begin af aan goed bij met de volledig in Thailand geproduceerde CB500-lijn. Op de golf van dat succes wil dit Voge nu meezwemmen. Voge? Nooit van gehoord?

Dat kan kloppen, maar het moederbedrijf achter dit nieuwe merk doet wellicht wel een belletje rinkelen, want dat is namelijk Loncin. Inderdaad, die kennen we ergens van, want

daar laat BMW niet alleen haar 400cc-scooters produceren, maar laat het ook de parallel-twins voor de F750 en 850GS maken. In technisch opzicht zijn het dus geen beginners bij Voge. Loncin huist in Chongqing, een stad met 6,6 miljoen inwoners die als hoofdstad van de Chinese motorindustrie bekendstaat. China, dat staat synoniem voor massa en razendsnelle groei. Chinese motormerken als Mondial, Brixton of Mash zijn al langer actief in Europa. Met vier modellen in het beginners-segment komt daar nu dus Voge bij. In deze Toptest staat de 500R roadster centraal, die voor een scherpe € 6.499,- bij de dealer staat. Plaats van handeling is ons Toptest-terrein, waar in het recente verleden de grootste concurrenten van de »

Voge 500R

Cilinderinhoud	471 cc
Vermogen	32,0 kW/44 pk
Aantal cilinders	2
Prijs	NL € 6.499,- / B € 5.499,-

Zelfs als de voorvork bij een noodstop volledig inneert, blijft het achterwiel op het asfalt.



44,8

Voge 500R al hun rondjes reden, de Kawasaki Z400 en de Honda CB500F. En nu is er dus een nieuwe uitdager in het spel. De nieuwkomer wordt vol overgave en onder maximale hellingshoek door het pylonenwoud gejaagd en van de ene op de andere zij gelegd, accelererend en dan weer remmend. Een spannend moment voor iedereen. Overtuigt deze Chinees alleen met zijn prijs of blijkt het allemaal ook nog eens goed te werken? Welnu, bij Loncin, excuus Voge, hebben ze overduidelijk de Honda CB500F als voorbeeld genomen. Of is 'kopieerobject' een beter woord? Het motorblok lijkt in technische zin namelijk een-op-een op Honda's succesmodel. Bijzonder, aangezien Honda niet bij de ontwikkeling betrokken was en ook geen licentie heeft verstrekt. De cilinderinhoud is met 471 cc identiek en zelfs boring en slag zijn met 67 en 66,8 millimeter exact hetzelfde.

Een 'vierkant' motorblok, waar bij boring en slag nagenoeg even groot zijn, is tegenwoordig bovendien een niet veel gebruikte constructie. De Chinese ingenieurs zullen wel toevallig hebben ontdekt dat dit zorgt voor krachtig oppakken en mooi rond lopen van het motorblok bij lage toerentallen. Zelfs de slechts licht aangepaste carterdeksel en de bevestigingspunten van het motorblok komen volledig overeen. Ook het schakelmechanisme en de slangen en leidingen volgen hetzelfde pad als bij de CB500F. Voge zelf belooft 'slechts' 44 paarden, maar in dit segment telt elk van die paardjes.

Maar het inmiddels gerenommeerde Loncin is wat dat betreft aan de voorzichtige kant, want tijdens de vermogensmeting perst de

meter remweg vanaf 100 km/uur. En een topsnelheid van 'slechts' 160

twin er 46 pk uit. Net zo veel als een CB500F. De eerste verrassing is dus een positieve. Ook het vlotte design kan op goedkeuring rekenen, al zal de goede verstaander een KTM-koplamp herkennen, een Kawasaki-uitlaatdemper en een kontje in Ducati-stijl. Maar onder de streep vormt het een stemmig geheel. En bovendien oogt het absoluut niet goedkoop. De vele hoeken en lijnen doen fris en sportief aan, heel volwassen in ieder geval. Zou je de Voge al op een shortlist kunnen zetten? Wel, de 500R laat zich in ieder geval »



Het brede stuur ligt goed in de hand en zorgt voor een licht voorwiel-georiënteerde houding. De striping op de 16,5-liter tank zit onder een laagje blanke lak. Keurig!

Mooi kontje met stevige duohandgrepen en achterlichten in Ducati-stijl.



Dit soort wave-remschijven hebben de Honda CB500F en Kawasaki Z400 ook, maar geen dubbele en ook geen upside-down voorvork.



De 471cc paralleltwin is een kopie van Honda's CB500-motor. Mooie rvs uitlaatbochten trouwens. De swingarm is mooi gevormd en afgewerkt, uitlaatdemper in Kawasaki-look; de bovenste opening is fake. Flink gewichten onder de voetsteunen voorkomen niet dat trillingen voelbaar zijn.

VENOM HELMET



VOGE 500R **TOPTTEST**



VENOM WIT



VENOM MATT BLACK



VENOM GLOSS BLACK



VENOM CARBON



VENOM SUBOUD



DISTRIBUTED BY:



WWW.JOPA.NL / INFO@JOPA.NL



In lekker kort bochtenwerk slaat de Voge een prima figuur. Ook meer ervaren rijders kunnen met deze Chinees op veel stuurplezier rekenen. Keurig!

behendig en vlot over ons testparcours leiden. Bovendien komt hij vlot van de plek. Van 0 naar 50 in 2,2 seconden. Van onderuit is de 471 cc-twin met zijn korte overbrenging lekker levendig. Tot 100 km/uur (in 6,1 seconden) moeten we bij de metingen tot de derde versnelling opschakelen. De versnellingsbak werkt wat stug en niet super licht, maar de versnellingen vallen wel heel precies op hun plek. Twee, drie vingers zijn voldoende om de kabelbediende koppeling in te trekken. De paralleltwin, waarin de zuigers tegenovergesteld aan elkaar op en neer bewegen, knort en broemt lekker laag

en is in akoestische zin behoorlijk aanwezig. Niet zo gek met een hoog stationair toerental en een vrij ongebruikelijke 98 dB(A) bij 4.250 toeren in stand. Niet het stilste jongetje van de klas dus. Hoe moet het sierlijke dempertje dit allemaal onderdrukken? Volumineus is anders. De uitlaatgassen stromen uitsluitend door de onderste van de beide uitlaatopeningen in de demper, de bovenste is dichtgelast. Daardoor ademt de Voge pure, haast ongefilterde levenslust en

kilo gewicht. Voor een 48-pk-machine is de Voge aan de zware kant

bij gas afsluiten voor het keerpunt van de langzame slalom pruttelt het van achter ook aanstekelijk, maar wel aanwezig.

Na de korte rolfase stuurt de Bosch-injectie de tweecilinder een beetje digitaal met het gas. De gasaansname is wat aan de harde kant. »



+ Dashboard: oké, de USB-aansluiting is handig voor een smartphone of navi. Maar de boordcomputer is wat karig, de toerenteller matig afleesbaar en de controlelampjes zijn te klein.



+ Stelmogelijkheden: beide hendels van de Voge zijn verstelbaar, zeker niet de standaard in dit segment. De twee 34-mm-gaskleppen hebben elk een eigen en nauwkeurig werkende gaskabel.



- Stuur: het conische stuur komt op aangename wijze naar je toe, is in rubber gelagerd en heeft hoge risers. De rijkelijk aangebrachte zilverkleurige lak valt minder in de smaak, de vork is niet instelbaar.

TECHNISCHE GEGEVENS VOGE 500R

MOTOR vloeistofgekoelde paralleltwin, balansas, twee bovenliggende ketting-aangedreven nokkassen en vier kleppen per cilinder, klepbediening via stoterbussen, wet-sump smering, injectie 2x Ø 34 mm, geregelde katalysator, 450 W dynamo, accu 12 V/10 Ah, mechanisch bediende natte meerplaatskoppeling, zesversnellingsbak, O-ring-ketting, secundaire overbrenging 45 : 15.

Boring x slag 67,0 x 66,8 mm
Cilinderinhoud 471 cc
Compressie 10,7 : 1
Max. vermogen 32,0 kW (44 pk) bij 8.500 tpm
Max. koppel 41 Nm bij 7.000 tpm

RIJWIELGEDEELTE stalen dubbel wiegframe, upside-down voorvork Ø 41 mm, aluminium swingarm met monoschokdemper en hevelsysteem, dubbele schijfrem voor Ø 298 mm met dubbelzuiger remklauwen, schijfrem achter Ø 240 mm met enkelzuiger remklauw, ABS.

Aluminium gietwielen 3.50 x 17; 4.50 x 17
Bandenmaten 120/70ZR17; 160/60ZR17
Banden in test Pirelli Angel ST

ONDERHOUDSGEGEVENS

Onderhoudsinterval 10.000 km
Olie en filter vervangen 10.000 km, 2,7 liter
Motorolie SAE 10W40
Vorkolie SAE 10W
Bougies NGK CPR 8EA 9
Stationair toerental 1.300 +/- 100 tpm
Bandenspanning v/a (met duo) 2,2/2,4 bar (2,3/2,5) bar
Garantie 2 jaar
Kleuren grijs, rood, zwart
Prijs NL € 6.499,- / B € 5.499,-

MATEN & GEWICHTEN

Lengte/breedte/hoogte¹ 2.070/890/1.310 mm
Stuurbreedte¹ 800 mm
Draaicirkel¹ 5.200 mm
Rijklar gewicht volgetankt¹ 202 kg
Max. belading¹ 146 kg
Wieldrukverdeling v/a¹ 50,6/49,4%
Balhoofdhoeck 64,0°
Naloop n.o.
Veerweg v/a 120/120 mm
Max. toelaatbaar totaalgewicht 348 kg
Tankinhoud 16,5 liter

MOTOPLUS-METINGEN¹

PRESTATIES

Topsnelheid² 160 km/uur
Acceleratie
 0 – 100 km/uur 6,1 sec
 0 – 140 km/uur 13,9 sec
Acceleratie in zes
 60 – 100 km/uur 6,8 sec
 100 – 140 km/uur 9,0 sec

Snelheidsmeterafwijking

Werkelijk (teller 50/100) 46/93 km/uur

Toerentellerafwijking

Rode gebied teller 9.000 tpm
 Werkelijk 8.900 tpm

VERBRUIK

Secundair 1 op 28,6
 Snelweg bij 130 km/uur 1 op 22,2
 Theoretische actieradius 471 km

Rijddynamiek

Handling-parcours I (snelle slalom)
 Rondetijd 19 sec 25
 Referentie Honda CB500F 22,6 sec
 22,0 sec
 80 km/uur 125

Vmax bij meetpunt
 Referentie Honda CB500F 103,7 km/uur
 103,6 km/uur

Handling-parcours II (langzame slalom)
 Rondetijd 26 sec 37
 Referentie Honda CB500F 29,9 sec
 28,9 sec
 40 km/uur 62

Vmax bij meetpunt
 Referentie Honda CB500F 53,7 km/uur
 54,7 km/uur

Cirkelbaan (Ø 46 meter)
 Rondetijd 10 sec 14
 Referentie Honda CB500F 11,0 sec
 10,6 sec
 40 km/uur 58

Vmax bij meetpunt
 Referentie Honda CB500F 50,9 km/uur
 51,4 km/uur

China daagt Japan uit, of beter gezegd: Thailand. Honda's beproefde CB500F dient als referentie op het rijddynamiek-parcours. Door de twaalf kilo extra gewicht en iets inactievere zithouding verliest de Voge 500R op de snelle slalom 0,6 seconde. Bij het meetpunt bereikt de Chinese mede door de stuggere vering dezelfde snelheid. 'Op de rand van de krant' mist het laatste beetje feedback voor de maximale hellingshoek. Dat komt grotendeels door de niet zo heel fijngevoelig aansprekende vering. En de gemonteerde Pirelli Angel ST banden leveren minder feedback dan het meest moderne rubber. Bij het passeren van een onregelmatigheid in het wegdek onder hellingshoek ontstaat er wat onrust in de machine. Achterschokdemper en voorvork zouden dan wat resoluter mogen werken. Relatief snel in het asfalt krossende voetsteunen beperken de grondspeling.



Met stopwatch en testprotocol in de hand zullen we in de nabije toekomst meer Chinese motoren zo voorbij zien komen.

Een twin als deze voelt bovenin vaak wat gestrest aan, dus uitmelken is een kwestie van gevoel, helemaal omdat bij deze Voge de toerenbegrenzer rond de 9.000 toeren ingrijpt. Vibreren doet de Voge ook, met name in het stuur, de voetsteunen (ondanks de flinke balansgewichten aan de onderzijde) en in de flanken van de tank. Boven de 6.000 toeren is dit vooral goed voelbaar. Ondanks de aanwezigheid van een balansas zijn perfecte draai-eigenschappen niet het sterkste punt van deze Chinese twin. Aan de andere kant is de vermogensafgifte wel lekker bullig en elastisch. Later, in stadsverkeer, loopt het blok probleemloos bij een gangetje van 50, 60 in de zesde versnelling.

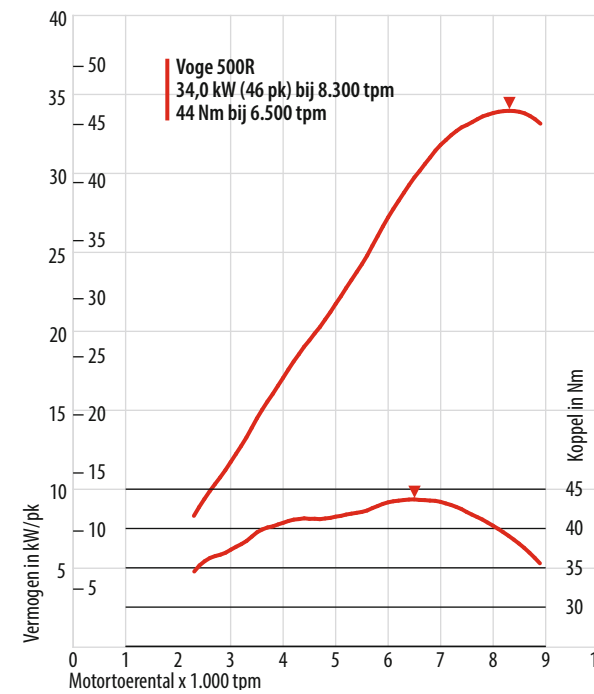
In het hier en nu moet er echter eerst nog worden geremd en een noodstop worden gemaakt. Dat zou een kolfje naar de hand van deze Chinese moeten zijn, gezien de stabiel ogende upside-down voorvork en de in dit segment ongebruikelijke dubbele schijfremmen in het voorwiel. Mét remklauwen van Nissin. Maar de remblokken in die klauwen voelen een tikje doods aan, het laatste beetje bite mist. Ook de transparantie en doseerbaarheid voelen door het wat harde drukpunt niet optimaal aan. Zo zet de Voge zijn dubbele remschijven niet in een betere vertraging om, zeker niet vergeleken met bijvoorbeeld een CB500F met een enkele schijf. Integendeel. 44,8 meter remweg vanaf een snelheid van 100 km/uur is geen topwaarde. De 500R blijft echter wel keurig stabiel bij voluit ankeren, en het achterwiel blijft contact houden met het asfalt. Ook het oprichtmoment bij remmen onder hellingshoek is goed beheersbaar.

Goed, we verplaatsen ons van het testterrein naar de openbare weg. Hier toont de Voge goede manieren en voelt vertrouwd aan. Het bochtenwerk wordt opvallend nauwkeurig gerond. In één woord: goedmoedig. Dat scheidt vertrouwen. Een wonder van handelbaarheid is de Voge echter niet, want het

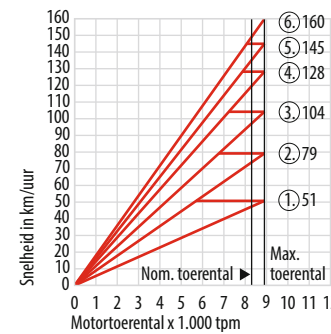


█ = gebied van de slechtste en de beste ooit gemeten resultaten; * fabrieksopgave; ¹MotoPlus-metingen; ²vermogen aan de krukas. Metingen op de Dynojet 250-rollentestbank, gecorrigeerd volgens 95/1/EG, maximaal mogelijke afwijking +/- 5%; ³MotoPlus-testparcours, waarden van de remproef zijn een gemiddelde uit de drie beste pogingen; referentie: motor uit de betreffende categorie met de beste waarden tot nu toe.

Vermogensmeting³

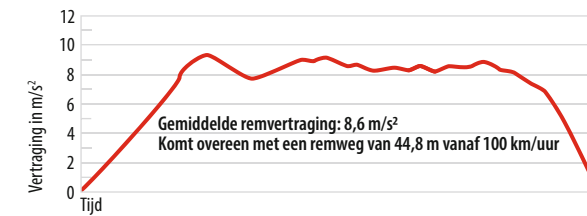


Versnellingsbakspatiëring



De paralleltwin levert zijn vermogen heel lineair. De vermogenskromme lijkt haast met een liniaal langs het toerenbereik getrokken, totdat bij 9.000 toeren de begrenzer ingrijpt. De twin levert op de vermogensbank een dikke 46 pk in plaats van de opgegeven 44 pk. Gezien de cilinderinhoud van 471 cc is ook het koppel met 44 Nm lekker gezond. De overbrenging is aan de korte kant, de versnellingen vier, vijf en zes volgen dicht op elkaar. Dat betekent dat er enige schakelarbeid wordt gevraagd.

Remmen⁴



Er had meer ingezet. De Nissin-remmen hebben potentieel genoeg, maar door de wat doods aanvoelende remblokken stijgt het remvermogen zelfs bij een noodstop maar heel vlak. Het overwegend fijn afgelende ABS van Bosch maakt vertragingen tussen 8 en bijna 9,5 m/s² mogelijk. Desondanks staat een Honda CB500F eerder stil. En dat ook nog met een enkele schijfrem voor.

Remmeting vanaf 100 km/uur
 Restsnelheid 18,3 km/uur
 Remweg Voge 500R 44,8 m
 Referentie Honda CB500F 43,3 m



Wie, hoe, wat, Voge?



Voge is het 'premium-merk' van het Chinese Loncin. Het werd in 1993 opgericht in Chongqing en het produceert motoren, motorfietsen en quads. Loncin maakt verder ook scooters en is motorblokkenleverancier van BMW. De 650cc eencilinder van de Duitsers komt er vandaan en sinds 2018 levert Loncin de paralleltwin van de F-serie met 850 cc cilinderinhoud. Sinds 1996 maakt Loncin verbrandingsmotoren voor verschillende doeleinden en in 1999 zette het haar eerste motorfiets op de markt. De fabrikant groeide vervolgens razendsnel en al in 2005 was Loncin de grootste Chinese motorfietsexporteur. Tegenwoordig is het een van de grootste spelers op de motor- en tweewielermarkt in China.

Momenteel heeft de fabrikant meer dan 7.000 werknemers, waaronder 200 ingenieurs en technici op de R&D-afdeling. Het productpalet omvat meer dan honderd modellen, van snorfietsen tot bromfietsen en van motorscooters en motorfietsen tot quads. Die worden aangedreven door zowel lucht- als vloeistofgekoelde twee- en viertaktmotoren tot in de meeste gevallen 300 cc. De 500's zijn de topmodellen van Voge. Daaronder onder andere de 500DS, een toeristische crossover met tophalf-stroomlijn, rechtop zitpositie en optionele aluminium koffers.

meer dan alleen voordelig in aanschaf en is het een meer dan geslaagde proeve van bekwaamheid. ■

MOTOPLUS -CONCLUSIE

Deze nieuwkomer van Voge moet je een groot compliment maken. Zo mooi rond en goed heeft tot dusverre haast nog geen enkele Chinese motorfiets gereden. En tot in detail zo goed afgewerkt was er ook nog niet eerder een. Het vermogen van een Honda CB500F, een prijs niet veel hoger dan die van de Kawasaki Z400 en, oké, een beetje aan de zware kant. De achilleshiel van deze nette Chinees is de nog beperkte maximale belading van dit Euro4-model. Maar goed, dat moet met het Euro5-model een stuk beter zijn.

kilo maximale belading – veel te weinig om een passagier mee te nemen

prijzenswaardig zijn de instelbare rem- en koppelingshendels en de keurige lasnaden. Complimenten! Kritiekpuntjes? Niet veel, maar het dashboard met USB-laadpunt verdient niet de schoonheidsprijs. Het geeft slechts de geselecteerde versnelling en het gemiddelde verbruik als extraatjes aan. Dat verbruik loopt trouwens uiteen van een keurige 1 op 28,6 op secundaire stuurweggetjes tot 1 op 22,2 bij 130 km/uur op de snelweg. Over snelweg gesproken: de top ligt op 160 km/uur, niet een heel indrukwekkende waarde in het 48-pk-segment. Desondanks heeft de Voge een keurige rechttuitstabiliteit.

Het dimlicht straalt een V-vormige lichtbundel uit, maar doet dat wel wat onregelmatig en 'vlekkelig'. Het grootlicht doet daarentegen zijn naam volledig eer aan. Let trouwens op bij het uitschakelen, want de twin draait na een druk op de dodemansknop door, zonder daarbij te starten. Manoeuvres en rangeren gaat niet super licht. De zitpositie is perfect in de motorfiets geïntegreerd. Deze zithouding

schrikt kleinere rijders niet af en biedt langere juist voldoende bewegingsvrijheid. Prima dus. Het 72 centimeter brede en 1,05 meter hoge, conisch gevormde stuur komt uitnodigend naar je toe en ontziet je rug. Ook de overgang tank-zijflanken-zadel is goed gekozen, maar helaas is het zadel op langere ritten letterlijk een pijnpuntje. De harde randen onder de polstering beginnen dan door te drukken. Jammer, zeker gezien de theoretische actieradius van 471 kilometer. De maximale belading is met slechts 146 kilo ook krap bemeten. Misschien voldoende voor China? De gemiddelde Nederlander weegt echter 85 kilo en een vrouw een stukje minder, maar als stel zit je al snel op zo'n 155 kilo. En dat is dan nog zonder bagage. De Voge is dan al overbeladen. De 2021-versie, Euro5, moet overigens wat meer gewicht aankunnen. Onder de streep is deze Voge 500R echter

behoorlijk hoge gewicht van 202 kilo staat betere resultaten in de weg. Daar komen de vrij lange wielbasis van 1.445 millimeter en de vlakke balhoofdhoek van 64 graden nog bij. De voorvork heeft wat moeite met snel opeenvolgende storende impulsen en ook de feedback zou wat beter mogen zijn. Het is echter zeker niet zo dat de vering demping mist, voor en achter is het zelfs eerder aan de stugge kant. De Voge ligt mooi stabiel op de weg en biedt onder de streep voldoende veercomfort. Op grotere hobbels en voegen in het wegdek heeft de achterschokdemper wel de neiging om wat te stempelen. Alleen de veervoorspanning is verstelbaar, maar de sleutel daarvoor ontbreekt in het wat karige boordgereedschap. De Pirelli Angel ST-banden worden ook in China geproduceerd en bieden overwegend voldoende grip. Details en afwerking zijn ook prima. De tank wordt gesierd door een opgelegd logo en is eveneens voorzien van een onder een laag blanke lak aangebrachte striping en de onderste kroonplaat heeft dubbel uitgevoerde klemmen. En niet te vergeten: rvs uitlaatbochten, kunststof bugspoiler, stevige duo-handgrepen en een aangebout subframe. Ook

MOTOPLUS -BEOORDELING

	Maximale score	Voge 500R	
MOTORBLOK			
Acceleratie in zes	40	8	+
Acceleratie	40	5	
Topsnelheid	20	5	
Motor karakteristiek	30	14	
Gasrespons/lastwisselreacties	30	19	
Motorloop	30	16	
Koppeling	20	13	
Schakelen	20	12	
Versnellingsbak-spatiëring	10	8	-
Starten	10	8	
Totaal	250	108	

In het 48-pk-segment komt deze op een Honda-blok geïnspireerde krachtbron prima tot zijn recht. De paralleltwin voelt van onderuit lekker bullig aan – zelfs in de zesde versnelling. De koppeling is goed en de versnellingsbak schakelt precies. Start goed.

Vibraties merkbaar aanwezig, prestaties (accelereren, topsnelheid) niet heel indrukwekkend.

	Maximale score	Voge 500R	
RIJWIELGEDEELTE			
Wendbaarheid	40	31	+
Stabiliteit in bochten	40	26	
Stuurgedrag	40	26	
Feedback	10	6	
Grondspeling in bochten/onder blok	20	13	
Rechttuitstabiliteit	20	16	
Veringafstelling voor	20	11	
Veringafstelling achter	20	12	
Veercomfort	20	12	-
Rij-eigenschappen duo	20	12	
Totaal	250	165	

De handling is echt goed, de stabiliteit in bochten en rechttuit is prima. Ook de stuurprecisie valt in de smaak. De grondspeling is acceptabel en met passagier rijdt de Voge beter dan je op basis van de maximale belasting zou verwachten.

Qua veercomfort, afstelling van de vering en feedback is er nog ruimte voor verbetering.

	Maximale score	Voge 500R	
PRAKTIJK			
Ergonomie rijder	40	26	+
Ergonomie passagier	20	10	
Windbescherming	20	0	
Zicht	10	6	
Lichtopbrengst	20	13	
Uitrusting	30	9	
Gebruiksgemak/onderhoud	20	13	
Rijklare gewicht met volle tank	10	7	
Instelmogelijkheden vering	10	1	
Bagagemogelijkheden	10	2	-
Laadvermogen	10	1	
Actieradius	30	30	
Afwerking	20	14	
Totaal	250	132	

Sterk in de praktijk! Daarvoor tekenen de aangename zitpositie, alhoewel die op de lange duur minder prettig is. Zelfs een passagier (beperkte max. belading) zit nog comfortabel. De actieradius is bovengemiddeld. Prijzenswaardig: bagagehaken en een goede lichtopbrengst.

Voor langdurig duogebruik is de Voge minder geschikt. Van de vering is alleen de veervoorspanning instelbaar.

	Maximale score	Voge 500R	
VEILIGHEID			
Remvertraging	40	21	+
Doseerbaarheid remmen	30	21	
Remstabiliteit solo/duo	20	11	
Oprichtneiging bij remmen	10	9	
ABS-werking	20	13	
Stuurslaan	10	10	-
Elektronische hulpsystemen	20	0	
Totaal	150	85	

Oprichtmoment en stuurslaan zijn vreemde begrippen voor de Voge. Het ABS van Bosch regelt niet verkeerd.

De Voge levert maar gemiddelde prestaties, ondanks de prima hardware. Meer hulpmiddelen dan ABS alleen? Helaas.

	Maximale score	Voge 500R	
KOSTEN			
Prijs testmotor	30	30	+
Garantie	10	5	
Verbruik (secundaire weg)	30	27	
Kosten beurt	20	17	
Onderhoudskosten	10	9	
Totaal	100	88	

Bijna een perfect cijfer! Alles komt bij elkaar: een aantrekkelijke prijs, laag brandstofverbruik en lage onderhoudskosten.

	Maximale score	Voge 500R	
TOTAAL	1000	578	
Prijs-kwaliteitverhouding	10	9,4	

De Nederlandse motorkoper is een kritische, maar deze topnotering gaat ongetwijfeld voor toeloop naar de Voge-dealer zorgen.

* Bij de berekening van het cijfer voor de prijs-kwaliteitverhouding wordt uitgegaan van de basisprijs plus die van de functionele accessoires