

# Levez le voile

Nous avons testé la 500 DS, un mid-size de style adventure qui pourrait devenir la moto préférée des détenteurs du permis A2.

Par Pascal Mouton

**L**a marque Voge ne vous dit sans doute rien. Par contre si je vous parle de Loncin, les plus attentifs d'entre vous se rappelleront que cette marque a déjà été mentionnée en référence notamment à BMW pour qui Loncin fabrique les twins verticaux (F750, F850 et les deux nouvelles 900) sans oublier les scooters C400X et C400GT. Bref vous aurez compris que Loncin est un géant de l'industrie chinoise qui produit annuellement 2.500.000 motos, 3.000.000 moteurs et 150.000 véhicules tout-terrain. Loncin s'attaque maintenant au marché européen avec sa marque premium Voge et une gamme de machines de 300 et 500cc.

### POINT DE DÉPART

En Belgique, Voge est distribué par BW Import qui s'occupe déjà des marques Orca, FB Mondial, SWM et plus récemment CF Moto, une autre marque chinoise. On perçoit immédiatement la volonté de montée en gamme pour Loncin. Histoire de redorer un peu le blason de l'industrie chinoise

régulièrement - et à juste titre - mis à mal pour la mauvaise qualité de sa production.

Les fausses notes sont difficiles à trouver et pour ma part je ferai juste

une première remarque concernant l'habillage du réservoir qui ne recouvre pas complètement celui-ci au niveau de la colonne de direction. On y perçoit l'avant du réservoir en tôle noire de 17 litres. Deuxième et dernière remarque, et là je chipote un peu, pour la commande des clignoteurs qui fait un peu cheap face au reste des commodos.

### IDÉE JAPONAISE

C'est étrange, mais ceux-ci me font penser aux commandes qui équipaient les Honda des années nonante, la ressemblance est frappante. Pour le reste, cette Voge 500DS est assez attrayante avec sa ligne moderne, ses



feux 100% LED, son écran numérique et sa bulle réglable. La selle en deux parties est joliment surpiquée et l'arrière se prolonge par un petit porte-paquet incluant des poignées de maintien pour le passager. À cela viennent encore s'ajouter une prise USB bien placée (en dessous du tableau de bord) et des leviers de frein et d'embrayage réglables. La moto, dans son ensemble, sera sans doute très valorisante pour les détenteurs du permis A2. La Voge 500DS fait « grosse moto » bien que ses mensurations soient proches de celles de la Honda CB500X.

## LES BONS CHIFFRES

Cette Voge 500DS est très accueillante et abordable pour les petits gabarits avec une hauteur de selle de 815 mm. Le triangle formé par le grand guidon, les repose-pieds et la selle est parfait pour ma morphologie (1,70 mètre). Le poste de pilotage est une véritable invitation au voyage. La bulle réglable (sur 5 cm avec outils) m'indique le cap et je commence cet essai par une petite mise en jambe off-road. Autant jauger directement les capacités aventureuses de cette Voge.

## HORS ROUTE

Les rapports de boîte courts – au verrouillage précis – et la démultiplication finale sont parfaitement adaptés pour ce type de parcours. Bien aidé par un moteur relativement souple comme les commandes d'embrayage et de boîte de vitesses. L'échappement émet un petit claquement sympathique et les suspensions aux débattements corrects de respectivement 156 mm à l'avant et 62 mm à l'arrière font du bon boulot. Seul deux petits bémols sont à relever pour ce type d'utilisation. Le placement du sélecteur est « limite » si vous roulez avec des bottes TT, et les pneumatiques ne sont vraiment pas adaptés pour le off-road. Pourquoi équiper cette moto aventure avec des Pirelli Angel GT ? Les Scorpion Trail II conviendraient beaucoup mieux.

## BELLE VITESSE

C'est au tour maintenant de l'exercice sur la route, et j'en profite pour remonter la bulle à coup de clé hexagonale. Le tableau de bord est complet mais pourrait



bénéficier d'un traitement antireflet. Le sixième rapport est rapidement atteint avec les rapports courts et je navigue gentiment à 90 km/h au régime de 4.800 tr/min. La protection de la bulle est bonne et la moto est vraiment facile à piloter. Elle conviendrait parfaitement pour l'écologie. Le freinage Nissin est sans reproche et il faut juste assimiler le fait que la fourche KYB plonge toujours un peu avant que le grip ne soit perceptible. Le moteur bicylindre à 8 soupapes alimenté par une injection Bosch reste souple au-dessus de 2.000 tr/min et toujours volontaire pour ses montées en régime. Sur autoroute à 120 km/h, ça mouline un peu au-delà de 6.000 tr/min. Mais le twin accepte de grimper sans modération accompagné de petites vibrations jusqu'au rupteur situé à 9.000 tr/min (en Allemagne la vitesse maximum se figerait à 160 km/h). Durant cet essai, la consommation moyenne affichée sur l'écran numérique a oscillé entre 4,1 et 4,6 litres. ■

## CONCLUSION

Cette 500DS est plaisante et possède de nombreuses qualités, dont un rapport prix/prestations imbattable, qui devrait aider la nouvelle marque chinoise à s'implanter rapidement chez nous.

## LE BICYLINDRE RESSEMBLE À S'Y MÉPRENDRE AU BLOC DES HONDA CB 500.

### LA VOGÉ 500 DS EN QUELQUES CHIFFRES

**Moteur :** bicylindre 4T à refroidissement liquide, 8 soupapes, DOHC

**Cylindrée :** 471cc

**Puissance :** 46,2ch à 8.500tr/min

**Couple :** 42Nm à 7.000tr/min

**Boîte :** 6 rapports

**Embrayage :** multidisque en bain d'huile

**Transmission :** par chaîne

**Cadre :** tubulaire en acier HD

**Suspension avant :** fourche inversée KYB de 41mm, déb. 156mm

**Suspension arrière :** monoamortisseur KYB, déb. 62mm

**Freins avant :** deux disques de 298mm, étriers Nissin 2 pistons + ABS

**Frein arrière :** un disque de 245mm, étrier Nissin 1 piston + ABS

**Pneu avant :** 120/70-17 Pirelli Angel ST

**Pneu arrière :** 160/60-17 Pirelli Angel ST

**Hauteur de selle :** 815mm

**Poids à vide :** 188kg

**Réservoir :** 17 litres

**Prix :** 6.299 € TVAC

• Finition • Équipements  
• Look • Rapport prix/prestations

Plus

Moins

• Pneumatiques en off-road  
• Sélecteur