



TRIUMPH SCRAMBLER



HONDA CBF 1000



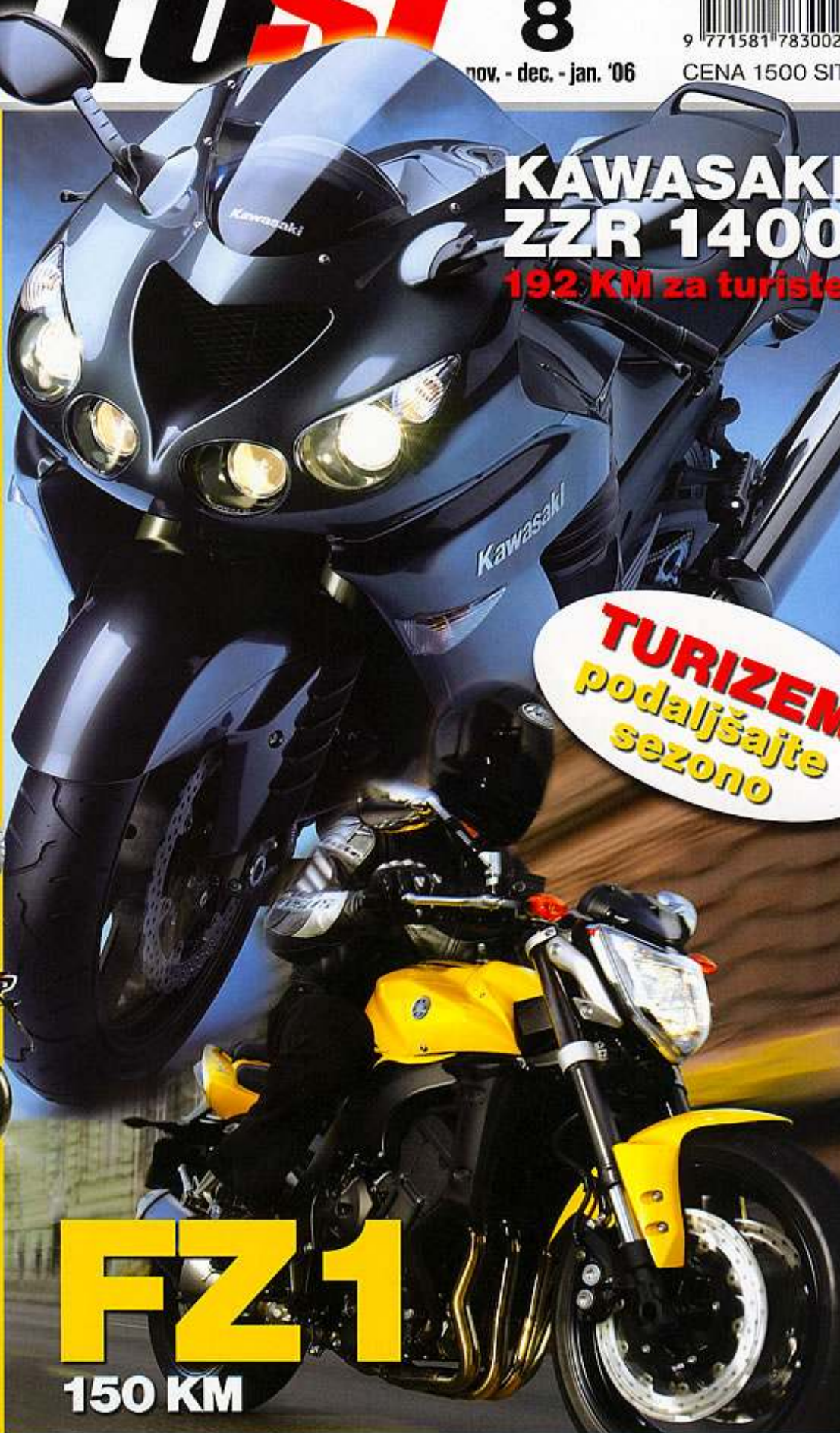
SUZUKI GSR600



APRILIA SXV 450



Reportaže



**KAWASAKI
ZZR 1400**

192 KM za turiste

**TURIZEM
podaljšajte
sezono**

FZ1

150 KM



IGRA s hudičevim repom

Ooo, kaj je zdaj to?

Ljudje z ulice zagledajo motoristično čelado in štiri kolesa.

Zinejo. Tisti v avtomobilih pa za volanom kar zamrznejo in gledajo, gledajo ... komaj odvijajo.

ATV v prometu vzbuja zanimanje.

Užival: Mitja Gustinčič

Šest, sedem let je bilo potrebnih, da so pisci slovenske prometne in spremljajoče zakonodaje pogledali skozi okno in dojeli, da se svet spreminja, da ob klasičnih vozilih prihajajo na slovenski trg tudi nekakšni štirikolesniki - s kratkim imenom ATV.

A pri nas sprva nihče ni vedel, kam bi tega spaka vtaknil. Pravzaprav je vsaka država v EU tovrstne štirikolesnike po svoje predalčkala in prav nenavadno je opazovati, kako se naši uradniki radi obešajo na

evropske direktive. Evropski staroselci pa direktiv kaj dosti niti ne upoštevajo in prenekatero stvar uredijo po lastni pameti. Tako so Nemci na ATV dajali avtomobilske tablice, Italijani motoristične, tu in tam so delovne ATV-je sprejeli kot traktorskega sorodnika ... in, no, na koncu je pred kakšnim letom tudi Slovenija rekla - da. V prometu se že pojavljajo homologirani ATV-ji, torej zgledno registrirani, zavarovani in požegnani. Veliki svet, predvsem Amerika, Nova Zelandija in Avstralija, jih pozna kot

delovne stroje in kot vozila za rekreacijo.

KAJ SEM KUPIL?

Cheetah je pravzaprav variacija na temo mešane solate. Videti je kot traktor pod motociklom in če bi ga spustili na manjše gume, bi hitro govorili o gokartu. Kakorkoli že sklenemo, to vozilo je osvežitev, če iščete nove izzive na cesti. Z registrsko tablico med zadnjim parom koles postane vaba, da ga imamo pri hiši namesto skuterja. In zlahka pustimo



Prednje zavore: mehanske bobnaste, aktivira jih ročica na krmilu in tudi pedal, lepo odmerljive, ne preostre



Prednje obese: dve Anihajni roki z vzmetno nogo, nastavljiva prednapetost vzmeti



Zadnja os je toga, vpeta v nihajne vilice in oprta na blažilno nogo

v garaži tudi avtomobil. ATV s podpisom tovarne Barossa je novost, ki je prišla k nam iz daljne Azije pred ptičjo gripo. Kdor je vajen ATV-jev znamke Yamaha, Kawasaki ali Polaris bo ugotavljal, da je kakšen izvedbeni detajl rahlo cenen. Da sta nosilca ogledal kar privarjena na krmilo; da so nosilci blatnikov kar nevarno tanki; da zadnja os nima masivnih ekscentrov, pač pa vitkejše stojne vijake, ki služijo napenjanju verižnega prenosa. A vse rešitve so se izkazale za funkcionalne. Cheetah

250 naj bi bil kompromis med vitkostjo in prodajno ceno. Toda Yamahini ATV cenovno spet niso tako zelo oddaljeni, da ne bi škilili, kako je rešen kakšen detajl.

NA ASFALTU

Z ročnim čokom spodbujen dvovaljni vrstni motor z lahkoto vžiga in je hitro pripravljen za vožnjo. Petstopenjski menjalnik ima klasično sklopko, zato na levi strani vozila uporabljate enako logiko, kot na motociklu. Na desni sta zavorni roči-

ci. Tista na krmilu ima gumb, da jo lahko uporabljamo kot zavoro za varno parkiranje. Ročica na krmilu mehansko upravlja po eno bobnasto zavoro za vsako prednje kolo. S pedalom pa sprožite tako zadnjo hidravlično kolutno zavoro kot prednji par. To je ugodno vsakič, ko imate roke polno zaposlene. Ali obratno, kadar z nogami lovite ravnotežje. Vožnja: pretaknete navzdol v prvo prestavo, s palcem dodate plin in sočasno popustite (malce trdo) ročico sklopke. Cheetah poskoči in če ste

ATV Barossa Cheetah 250



Barossa Cheetah 250: zelo dinamično in s 85 km/h tudi hitro vozilo, ki je v osnovi gokart, križan z motociklom



Okrogel merilnik kaže hitrost, prevoženo razdaljo, z lučkami opozarja na prižgane luči. Cheetah ima tudi lučko prostega teka

Ceneno: nosilca vzratnih ogledal sta privarjena na lakirano krmilo

dovolj večji, lahko do pete pretikate brez sklopke: le z bliskovitim odvzemanjem plina, da med pretikanjem razbremenite zobnike in z dodajanjem plina, da moč ostane v idealnem območju. 230 kubikov in dobrih 17 KM je dovolj, da se zelo iskro premaknete z mesta in tja do 80 km/h tudi zelo živahno sledite prometnemu

ovinku. Ker je zadnja os toga to pomeni, da v ovinku zadnji kolesi rišeta različno velik krog. Zato postane pri ostrem kroženju zadek nemiren in obremenjeni gumi prične ta cviliti v naporu, da bi se razbremenili. To tudi pomeni, da hitra vožnja skozi ovinke ni povsem mirna. Če voznik ni dovolj potrpežljiv, da bi

Ta ATV doseže 85 km/h, kar je pravzaprav zelo veliko: medosna razdalja je kratka, vozilo ozko, zadaj imate togo os.

ritmu. Ta ATV doseže 85 km/h, kar je pravzaprav zelo veliko: medosna razdalja je kratka, vozilo je razmeroma ozko, krmilo direktno vodi prednji kolesni par in zadaj imate togo os, torej brez diferenciala. Vse skupaj se odraža v bliskoviti odzivnosti vozila, ki pri višji hitrosti teče rahlo nemirno, kot stisnjena vzmet. Predvsem v

vozilo in zakonitosti vožnje dobro osvojil, bo šolanje boleče. Vsak ATV pač zahteva človeka, ki ima občutek za gibanje in dobro motoriko, da zmore stabilizirati gibanje vozila s pomiki telesa, s stiskom noge ob posodo za gorivo, s poigravanjem s plinom. To ni avtomobil. To ni motocikel. Vse to velja tudi za Barosso. ■

POGLED NAZAJ

Šele Kitajci so tvegali narediti homologacije za vozilo, ki v osnovi ni bilo namenjeno vožnji po asfaltu.

GOVORI DENAR

Cena ni nizka in je že na pragu ATV-jev bolj znanih znamk. Toda ima homologacijo (!) in lepo teče.

Cena: 1.049.000 SIT

Zastopnik: WBC d.o.o., Stična, Ivančna Gorica, tel. 041/ 200 811
(Info naslov: www.barossa.si)

TEHNIČNI PODATKI

Barve: rumena, rdeča, modra, črna, črno-rumena, črno-rdeča

Moc: 13 kW (17,55 KM) pri 7.900/min

Motor: 2-valjni vrstni – zračno hlajeni – električni vžig – oljni hladilnik

Vrtina x gib: 65 x 49,5 mm

Prostornina: 233,9 ccm

Kompresija: 10,5:1

Dovod goriva: 2 x uplinjač Keihin 29, ročni čok

Sklopka: večlamelna v oljni kopeli, mehansko upravljanje

Menjalnik: 5-stopenjski, veriga do toge osi

Okvir: jeklena cevna prostorska kletka

Vzmetenje, spredaj: po 2 A-nihajni roki z blažilno nogo, nastavljiva prednapetost vzmeti, gib kolesa 180 mm; **zadaj:** nihajne vilice, centralna vzmetna noga z nastavljivo prednapetostjo vzmeti, gib kolesa 180 mm

Gume: Kenda, spredaj 21 x 7-10; zadaj 21 x 10-8

Zavore: spredaj 2 x bobnaste, mehanske, aktivira jih ali desna ročica na krmilu ali zavorni pedal; zadaj: 1 x hidravlična kolutna, integralno povezana s prednjim parom zavor

Dolžina: 1.680 mm

Širina: 1.050 mm

Najmanjša razdalja do tal: 120 mm

Najmanjši radij obračanja: 3 m

Višina sedeža od tal: 770 mm

Posoda za gorivo: 8 l / 2 l rezerva

Suha teža: 174 kg

Največja hitrost: 85 km/h

Vredno omembe:

- - Za: odpira nova obzorja
- - Prot: vožnja ATV brez diferenciala na zadnji osi na asfaltu nikoli ni zelo preprosta

