

WAGA LEKKA



Dwa quady i dwóch facetów, którym obce jest delikatne dodawanie gazu. Taka mieszanka może wróżyć tylko jedno – naprawdę ostry test tanich czterokółek.

Tekst i zdjęcia Jacek Ociepko

Pewnego dnia zadzwonił telefon: – Nie chcielibyście może przetestować quadów?

Jasne, że chcemy! Bierzymy wszystko, co ma silnik i potrafi mocno sponiewierać nas w błocie. Tydzień później pod redakcją podjechał bus. Otwieramy jego drzwi i stajemy jak wryci. Na pace stoją dwa quady – tak jak się umawialiśmy. Jednak w porównaniu z tym, czym jeździliśmy do tej pory, to karzełki! Kurczę, czyżby importerzy przysłali nam dziecięce czterokółki? A może rzecz w tym, że powstały na Tajwanie?

Ponieważ daliśmy słowo, że przetestujemy pojazdy, nie pozostało nic innego, jak wytaszczyć tarktorki. Radosny nastrój przysł

i tylko kierowca busa sprawiał wrażenie rozbawionego: – A czego się spodziewaliście? Wyczynowych bolidów!?

No niby prawda, każdy z pojazdów kosztuje prawie 15 000 zł, a więc dużo mniej niż większość modeli renomowanych marek. Na dodatek oba quady są zarejestrowane, a więc możecie nimi szaleć na normalnych drogach – jazda do knajpy nie jest już problemem. OK, nie ma co rozpaczać. Zabieramy zabawki do garażu. Niech choć trochę odpoczną, bo czeka je ostra jazda. A za ten numer z podeśłaniem nam karzełków zemsta będzie słodka.

Jest ciepły, pochmurny poranek. W nieczynnym kamieniołomie czeka dwóch facetów. Na-

zwijmy ich panami M. i M. Na pewno można o nich powiedzieć jedno – żaden z nich nie miałby najmniejszych szans w rajdzie o kropelce. Wręcz przeciwnie, często łapie ich skurcz w prawym kciuku, który naciska cyngiel gazu. Oni nie znają litości, chyba że trzeba nastawić ptaszkiwi złamane skrzydełko albo pomóc staruszkowi przejść przez ulicę. Gdy wsiadą na quady, zmieniają się niczym dr Jekyll i mr Hyde.

Czas na prezentację pojazdów. Choć oba mają niemal taką samą pojemność silników 169 (Aeon) i 164,5 cm³ (Triton), różnią się przeznaczeniem. Pierwszy ma być quadem przeprawowym. To przeznaczenie podkreśla groźny wygląd, przypominający ko-

smicznego łazika, opony o bieżniku, który równie dobrze spisuje się podczas błotnej włóczgi, jak i orania pola, oraz chłodnica oleju, ukryta pod masywnym przodem z plastiku. Zawieszenie przednich kół powierzono pojedynczym poprzecznym wahaczom, podpartym jednym amortyzatorem. W Aeonie Overlandzie napęd z silnika jest przenoszony na tylną oś za pomocą automatycznej przekładni CVT, sprzężonej z również automatycznym sprzęgłem. Jeźdźcowi pozostaje więc za pomocą solidnej dźwigni po prawej stronie silnika wybrać kierunek jazdy (do przodu lub tyłu) i kontrolować położenie cyngla gazu. Triton Adventurer chce uchodzić za maszynę sportową. Dwa



wahacze przy przednich kołach mają zapewnić precyzyjne prowadzenie. Silnik, w przeciwieństwie do konkurenta, nie ma ani układu chłodzenia olejem, ani wentylatora wymuszającego obieg powietrza wokół cylindra i głowicy. Ten pojazd jest typem sprintera. Jeśli jedziesz szybko – wszystko jest OK, męczysz quada w błocie – ta zabawa może się skończyć nieciekawie. W Tritonie musisz popisać się umiejętnością walki ze sprzęgiem – tak jak w normalnym bike'u – jak również ze zmianą biegów. A jest ich pięć.

Oprócz ceny, oba quady mają jeszcze jedną wspólną cechę – identyczny typ tylnego zawieszenia. To wąski stalowy wahacz, podparty pojedynczym amortyzatorem. Napięcie sprężyn można regulować za pomocą klucza pazurkowego. Tylna sztywne oś jest napędzana łańcuchem, a blokowana pokaznym hamulcem tarczowym. Brak mechanizmu różnicowego zdecydowanie obniża koszt pojazdu, choć z drugiej strony to proste i skuteczne rozwiązanie podczas jazdy na asfalcie okazuje się katem dla balonowych, niskociśnieniowych opon. A te są całkiem różne w każdym z obu traktorów. Aeon ma balony przeznaczone do błotnych kąpiel. Gumy Tritona zaś mają zapewnić szybką jazdę po szutrze. Pora kończyć tę gadkę, bo panowie M. i M. sprawiają wrażenie nieco znudzonych, łażąc to tu, to tam i kopiąc podkutymi butami kamienie. A więc, chłopaki, do roboty!

Kolesie zwinnie waskakują na maszyny, przyciskają guziczki

rozruszników i ciszę w kamieniołomie przesywa delikatny bulgot pracujących silniczków. Na pewno nie można powiedzieć, by ten dźwięk mógł budzić grozę. W sumie maszyny dysponują mocą zaledwie 20 KM. W kilkadziesiąt sekund później jednostki osiągają odpowiednią temperaturę, by można było wyłączyć ssanie. Nagle słyszysz przekleństwa dobiegające z Tritona: – Co to, k..., jest?! Kierę poprowadzono tak nisko, że haczy mi o kolana i uda!

Czyżby w tym momencie rozegrały się losy porównania? Na szczęście nie. Rozpoczyna się właściwy test. By móc porównać oba pojazdy, postanowiliśmy pomęczyć je na specjalnie przygotowanej trasie. Nie trzeba chyba tłumaczyć, że warunki w kamieniołomach do delikatnych nie należą. To właśnie nasza zemsta na importerach za podeście karzełek.

Szybki zjazd drogą do wyrobiska wzbija tumany kurzu. Pora na siałom równoległy. W tej konkurencji faworytem będzie pojazd o zacięciu sportowym, a więc Triton. Delikatne tyłki zastąpiliśmy mniej subtelnymi głazami. Tu nie ma miejsca na pomyłki.

Po wyjściu z bloków nie widać wyraźnego faworyta. Oba quady przyspieszają w równym tempie. Tam, gdzie ułamki sekund – przez charakterystykę automatycznego sprzęgła i skrzyni biegów – traci Aeon, w tym miejscu zyskuje Triton. Czas potrzebny na zmianę przełożeń wykorzystuje Overland, dochodząc przeciwnika. W efekcie oba quady ja- ▶





▲ Efektowne boki to dla Tritona nic trudnego.



▼ Hamulec postojowy uruchamia się przyciskiem.

▲ Stworzony do szybkiej jazdy – silnik nie ma wentylatora ani chłodnicy oleju.

◄ W przednim zawieszeniu zdecydowano się na dwa poprzeczne wahacze.

dą łeb w łeb. Po ominięciu kilku głazów na wyraźne prowadzenie wysuwa się Triton. Większy rozstaw osi to gwarancja stabilniejszego prowadzenia, daje tu też o sobie znać nieznacznie większa moc quada. Odpowiedni balans ciałem pozwala na płynną jazdę efektownymi uślizgami. Aeon sprawia wrażenie nieco ociężałego, choć pod dynamicznym jeźdźcem potrafi pokazać pazury. Nerwowe ruchy kierownicy powodują, że koła po wewnętrznej szybko tracą kontakt z ziemią. Przecież nie stworzono go z myślą o wyścigach. Zwycięzco pierwszej konkurencji już mamy. Czas na kolejne.

Najpierw na przejazd przez pryzmę piachu. Pierwszy startuje Aeon. Chwila na rozpęd i czarny plastikowy przód niczym spychacz rozgarnia małą górkę. Na szczycie wyraźnie zwalnia, chwila zawahania, stanął. Dodawanie gazu powoduje tylko sypanie się fontann piachu spod tylnej osi. Zmiana biegu na wsteczny, Overland powoli wycofuje się. Ponowny przejazd idzie jak po maśle. Czas na Tritona. Zbyt wolny najazd kończy się ugrzęźnięciem. Po chwili spod kasku słychać przekleństwo: – Cholera mać, to coś nie ma wstecznego! No co się tak gupio gapiacie?! Chodźcie tu,

przecież sam nie wyciągnę go z tego piachu.

Upps. Rzeczywiście chyba coś jest nie tak. Na szczęście, któraś kolejna próba kończy się sukcesem. Już wiemy, w czym rzecz. Otóż, takie przeszkody trzeba pokonywać specyficzną techniką. Najpierw rozpęd, potem wybiecie, dynamiczny skok w stylu Matysza w szczycie formy i lądowanie. Które wcale nie jest takie twarde, jakby się mogło wydawać.

Mamy remis. O zwycięstwie zdecyduje więc trzecia i ostatnia konkurencja – jazda po drogach w kamieniołomie. Dwie koleiny wspinają się lekko, przecinając

wyrobisko. Droga jest usiana sporymi kamieniami, które nie robią na quadach najmniejszego wrażenia. Miękkie i ustawione z myślą o komforcie przednie zawieszenia płynnie polykają większość z nich. Problemy zaczynają się, gdy przeszkoda ma wielkość, powiedzmy, sporej oegły. W takim przypadku trzeba mieć się na baczności. Chwila nieuwagi i koła mogą celować w niebo. Na szczęście, panowie M. panują nad sytuacją, pięknymi ślizgami omijając większość z niebezpiecznych przeszkód. Różnica jest widoczna gdy pokonujemy quadami śpiącego policjanta. O ile Aeon przy naje-



◄ Napęd na sztywną tylną oś jest przenoszony łańcuchem.

▼ Masywna wajcha służy do wyboru kierunku jazdy.

▼ Kopniak – który był dostępny tylko w Aeonie – przydaje się, gdy zawieszcie akumulator.



▲ Pseudoprzeprawy – na ostrych piaskzystych podjazdach Aeon Overland może mieć problemy.



▲ Dwóch niebezpiecznych gości na ich niebezpiecznych maszynach. Na szczęście obyło się bez ofiar.

chaniu na niego ostro katapultuje nas w górę, o tyle Tritonem można pokonywać takie przeszkody pełnym ogniem – dają tu znać o sobie zawieszania o nieco większym skoku.

Ostre podjazdy okazują się dla obu konkurentów przeszkodą nie do pokonania. Niewielka moc (zaledwie 10 KM) nie wystarcza. Dalsze próby mogą zakończyć się jedynie spalaniem sprzętów, lepiej więc odpuścić. Z dziennikarskiego obowiązku pytam jeszcze, co chłopaki myślą o hamulcach: – No wiesz, tylna, dosyć duża tarcza bez problemu radzi sobie z tymi maluchami. Z drugiej strony, nie osiągają tak dużych prędkości, by nie dało się nad nimi zapanować. Być może niepotrzebnie zdecydowano się na to, by naciśnięcie nożnej dźwigni uruchamiało oba heble, no chyba że w tabeli danych technicznych napiszesz, że Triton i Aeon były wyposażone w zintegrowany system hamulcowy. Wiesz przecież, że czytelnicy lubią takie nowinki.

Opinia panów M. i M., dotycząca testowanych pojazdów, była jednoznaczna. Kto szuka quada typowo rekreacyjnego, którym można wyskoczyć na zakupy z pola namiotowego do

GS-u, zdecydowanie powinien rozejrzeć się za Aeonem. Automatyczne sprzęgło i przekładnia są banalnie proste w obsłudze. Poradzi sobie z nimi nawet teściowa. Dwa solidne metalowe bagażniki pozwolą na umieszczenie sporego bagażu, a wysoka kierownica nie będzie się opierała o kolana nawet bardzo wyrośniętych gości. Triton natomiast nie jest przeznaczony dla niedzielnych kierowców. Tu trzeba sprawnie radzić sobie z obsługą sprzęgła i zmianą biegów. Ten quad przypomina charta. Lubi jeździć szybko – na ile pozwala niewygórowana moc silniczka – powolne pyrkanie nie leży w jego naturze.

Kogo zatem należy uznać za zwycięzcę? Naszym zdaniem, importerów. Początkowo mieliśmy wrażenie, że karty, których nam dostarczyli, nadają się wyłącznie do tego, aby zamocować do nich ogrodową kosiarkę. Potem jednak przekonaliśmy się, że całkiem nieźle radzą sobie w terenie. Dobra, może niezbyt trudnym, ale jednak w takim, który potrafi wycisnąć siódme poty z miłośnika niedzielnej jazdy. A i pomysł, aby pojechać nim do knajpy wcale nie jest taki głupi. ■



TRITON ADVENTURER 170

Silnik

Typ czterosuwowy,
..... jednocylindrowy,
..... chłodzony powietrzem
Śr. cyl. x skok tłoka . . . 56,5 x 49,5 mm
Pojemność skokowa . . . 164,5 cm³
Moc maks. 12,24 KM (9 kW)
..... przy 7500 obr./min
Maks. moment obrotowy
..... 11,9 Nm przy 6000 obr./min

Przeniesienie napędu

Sprzęgło wielotarczowe, pięciostopniowa skrzynia biegów, napęd tylnej osi łańcuchem.

Podwozie

Rama z profili stalowych
Zawieszenie przednie
..... cztery wahacze poprzeczne
Zawieszenie tylne
..... pojedynczy wahacz stalowy
Hamulce przednie bębnowe
Hamulec tylny
..... jedna tarcza hamulcowa
Opony przód 21 x 7,00-10E
Opony tył 21 x 10,00-8E

Wymiary i masy

Rozstaw osi 1080 mm
Długość 1800 mm
Szerokość 1085 mm
Wysokość 1050 mm
Wysokość siedzenia 870 mm
Masa własna 160 kg
Pojemność zb. paliwa 8 l

Cena 14 990 zł



AEON OVERLAND 180

Silnik

Typ silnika czterosuwowy
..... jednocylindrowy
..... chłodzony powietrzem i olejem
Śr. cyl. x skok tłoka . . . 61,0 x 57,8 mm
Pojemność skokowa 169 cm³
Moc maks. 9,2 KM (6,76 kW)
..... przy 6700 obr./min
Maks. moment obrotowy
..... 9,15 Nm przy 6200 obr./min

Przeniesienie napędu

Automatyczne przekładnie bezstopniowa z biegiem wstecznym, napęd tylnej osi łańcuchem.

Podwozie

Rama z profili stalowych
Zawieszenie przednie
..... dwa wahacze poprzeczne
Zawieszenie tylne
..... pojedynczy wahacz stalowy
Hamulce przednie bębnowe
Hamulec tylny
..... jedna tarcza hamulcowa
Opony przód 21 x 7,00-10E
Opony tył 21 x 10,00-8E

Wymiary i masy

Rozstaw osi 1050 mm
Długość 1700 mm
Szerokość 1090 mm
Wysokość 980 mm
Wysokość siedzenia 770 mm
Masa własna 165 kg
Pojemność zb. paliwa 8 l

Cena 14 990 zł