

TŁUMIONA AGRESJA

Ferro 801-2



Tekst
Jacek
Gradomski

Zdjęcia
Sławomir
Kamiński



Ta atrakcyjnie wyglądająca pięćdziesiątka osiągała ponad 78 km/h. Do sklepu trafi jednak z blokadą. Aż szkoda...

Almot jest polskim importerem chińskich skuterów sprzedawanych pod handlową marką Ferro. 801-2 jest największą gabarytowo pięćdziesiątką w ofercie. Swoim kształtem mało przypomina pojazdy z Państwa Środka. Brak w nim typowych krągłości, tu dominują ostre, geometryczne kształty nadwozia. Przednia czasza pojazdu wyglądem swoim przypomina łeb drapieżnego ptaka. Zakrzywiony dziób stanowi jej zwieńczenie, natomiast oczami są soczewkowe reflektory. Widoczny poniżej

blotnik również utrzymany jest w podobnej stylistyce. Na kierownicy znajduje się duży zestaw zegarów oraz typowe przełączniki. No, może nie wszystkie przełączniki są typowe, bo wyłącznik zapłonu jest jak w Harleyu, czyli koloru czarnego. Zestaw składa się z centralnie umiejscowionego prędkościomierza, po lewej jest obrotomierz zaś po prawej wskaźnik paliwa. Powyżej znajdują się kontrolki kierunkowskazów, zaś na dole światel drogowych, telefonu komórkowego i rezerwy oleju do dozownika. Niestety za dnia kontrolki są niewidoczne.

Po bokach obudowy kierownicy znajdziemy wzierniki w do zbiorniczków z płynem hamulcowym. Jednak kontrola poziomu płynu hamulcowego nie jest możliwa, gdyż konstruktorzy nie trafili okienkiem w obudowie we wspomniane wzierniki w zbiorniczkach i nic nie widać. Po bokach znajdują się lusterka, których stylistyka nawiązuje do dobrych wzorców włoskich. Patrząc od strony siedzenia kierowcy, w panelu centralnym znajdują się dwa schowki na drobiazgi. Jeden nie ma

zabezpieczenia, zaś drugi, ten z lewej, jest zamknięty kluczykiem.

Uchylam kanapę, aby zobaczyć, co tam mogą zmieścić, a tu miłe zaskoczenie. Co prawda kask integralny nie zmieści się, ale jet z daszkiem i szybą wchodzi bez problemu. Poza tym, mamy tam wlew paliwa i zbiornik oleju do dozownika. Za kanapą znajduje się solidnie wyglądający aluminiowy bagażnik. Nogi kierowcy podczas jazdy spoczywają na plastikowych, płaskich podestach pozbawionych gumowych dywaników. Pasażer ma do swojej dyspozycji rozkładane podnóżki. Ogólnie skuter robi dobre wrażenie, szczególnie starannie spasowane plastikowe elementy nadwozia i starannie położone powłoki lakiernicze. Elementy zdobnicze, czyli wszelkiego rodzaju naklejki są dobrane z gustem, a ilość ich jest niewielka, dzięki temu można śmiało powiedzieć, że skuter nabral klasy. Koła rollera mają średnicę dwunastu cali, która obecnie stała się standardem. Przy każdym z nich znajduje się hamulec tarczowy. Tarcze wyglądają, jak te przeznaczone do rollerów

R
E
K
L
A
M
A

► Ferro pyszni się ostarymi krawędziami tworzącymi trójkąty

sportowych, chociaż Ferro 801-2 do miana sportowego zaliczyć nie można. Jest to raczej pojazd miejsko-turystyczny. Ciekawostką jest, że przy przednim kole mamy zacisk jednotłoczkowy, zaś przy tylnym dwutłoczkowy. Ot, taka nie do końca zrozumiała moda w chińskich jednośladach.

Na Ferro siedzi tu się jak na każdej dużej chińskiej pięćdziesiątce, czyli wygodnie. Miejsca dla nóg sporo, a płaska podłoga wymusza klasyczną pozycję skuterową zwaną krzeselkową. Przyciskam włącznik rozrusznika i dosłownie po jednym obrocie wału korbowego dwusuwowy, chłodzony powietrzem silnik pracuje, a z tłumika wydobywa się niezbyt głośne pyrkanie. Po paru minutach pracy na wolnych obrotach silniczek trochę się nagrzał, więc można jechać. Dodaję gazu i skuter rusza płynnie, zbytnio nie hałasując. W wielu przypadkach tańsze rollery cierpiały na przypadłość lekkiego zadławienia na samym początku przyspieszania. Ferro ciągnie równo, a że ulica prosta, pusta i długa, więc gazu nie ujmuję. Wskazówka prędkościomierza mija ustawowe 45 km/h i pnie się dalej ku górze. Przy prędkości około licznikowych 65-70 km/h przyspieszenie spada, jednak po dłuższej chwili udało się dociągnąć do 77 km/h. Nadmienię, że dwa razy w sprzyjających okolicznościach, czyli lekko z górki lub z wiatrem, skuterowy prędkościomierz pokazał ponad osiemdziesiąt, ale to był tylko taki chwilowy wybrzyk. Biorąc pod uwagę, że prędkościomie-

rze zazwyczaj zawyżają odczyt, to i tak realny wynik około siedemdziesiątki jest bardziej niż satysfakcjonujący.

Jak widać importer dostarczył pojazd pozbawiony blokady. Jednak, aby być prawomyślnym, to będące w sprzedaży skutery mają ograniczoną prędkość maksymalną do 45 km/h. Mimo to ich dynamika do osiągnięcia kodeksowej prędkości maksymalnej jest porównywalna z wersją otwartą, zaś zużycie paliwa mniejsze. Jazda Ferro 801-2 bez blokady daje wiele satysfakcji, gdyż jego przyspieszenia są bardzo dobre, porównywalne z osiągnięciami droższych skuterów. W ruchu miejskim start spod świateł nie powoduje u kierowcy stresu, a jeśli już występuje, to raczej u pozostałych użytkowników drogi, bo zostali w tyle. Spalanie ewidentnie jest związane z tym, jak się traktuje manetkę gazu. Przy spokojnej jeździe z prędkościami bliskimi kodeksowym wymogom na setkę wystarczyło 3,2 litra. Natomiast przy wykorzystywaniu w pełni osiągnięć pojazdu, zbliżało się ono do prawie czterech litrów. Biorąc wysoką dynamikę skutera oraz jego i jeźdźca dużą masę, wyniki można uznać za mieszczące się w granicach rozsądku.

Duży skuter z dużą kanapą to ewidentnie pojazd dwuosobowy. Wychodząc z tego założenia, zabrałem pasażerkę i dalej jedziemy w miasto. Oczywiście jest, że osiągi spadły, bo musiały pod większym obciążeniem. Jednak ów spadek był stosunkowo niewielki i skuter z pełnym obciążeniem wesoło po-

mykał po ulicach. Przeciskanie się nim w korku nie nastęrcza problemów, a to czy jadą nim dwie, czy jedna osoba nie ma w tu większego znaczenia. Gabaryty pojazdu są nadal te same.

Dwunastocalowe koła oraz duży ich rozstaw podwyższa w znaczący sposób komfort podróży, ale do pełni szczęścia przydałyby się sprężyny zawieszenia działające bardziej progresywnie. Wówczas na małych nierównościach mniej by trzęsło, zaś wpadając w większą dziurę, elementy nośne pojazdu byłyby poddane mniejszym naprężeniom. Prowadzenie pojazdu nie nastęrcza problemów nawet początkującym skuterzystom. Łątwo nim wchodzi się w zakręty, a przy jeździe na wprost jest bardzo stabilny. Jedynym ograniczeniem może być wysokość kanapy. Osoby niskiego wzrostu, czyli poniżej 160 cm mogą narzekać, że nie dostają nogami do ziemi. Podczas jazu miejskich miałem okazję niejednokrotnie sprawdzić skuteczność hamulców. W sytuacjach awaryjnych konieczne jest użycie dosyć dużej siły i wówczas układ działa wymiennie. W normalnej eksploatacji siła potrzebna do bezpiecznego wyhamowania nie jest duża.

Może by tak wybrać się na wycieczkę za miasto? Pomysł trochę dziwny, gdyż jazda motorowerem w trasę traci z lekka masochizm.

mem. W tym przypadku nie musi wcale tak być. Skuterem tej wielkości dalszy wyjazd na majówkę jest możliwy. Oczywiście nie drogami szybkiego ruchu, ale bocznymi. Prędkość podróżna dla skutera bez ograniczników prędkości to około 55-60 km/h. Wtedy silnik pracuje równo, a z tłumika nie wydobywa się za duży hałas. Planując taki wyjazd, konieczne trzeba sprawdzić, gdzie są stacje paliwowe. Mały, bo zaledwie sześciolitrowy zbiornik wystarczy na przejechanie około 170 km. Robiąc przerwy w podróży, lepiej stawić skuter na centralnej podstawce. Boczna nóżka jest z tych, co same się składają, więc trzeba by bardzo dokładnie wybierać miejsce parkowania.

Skuterkiem Ferro 801-2 jeździłem głównie w mieście i muszę przyznać, że mam jak najlepsze odczucia. Jest stosunkowo wygodny i dynamiczny, a mały zbiornik paliwa stanowi problem tylko w trasie. Atrakcyjny wygląd skutera zwracał uwagę. Ferro 801-2 jest najdroższą pięćdziesiątką w ofercie importera, mimo to stosunek ceny do jakości jest jak najbardziej korzystny.

Jest to duży, dwuosobowy skuter napędzany małym, ale sprawnym silniczkiem motorowym

DANE TECHNICZNE

FERRO 801-2

SILNIK

Typ:	dwuosobowy, chłodzony powietrzem
Układ:	jednocylindrowy
Pojemność skokowa:	49,2 ccm
Średnica x skok tłoka:	40,0 x 39,2 mm
Moc maksymalna:	3,3 kW (4,4 KM) przy 6500 obr/min
Moment obrotowy:	4,0 Nm przy 5800 obr/min
Zasilanie:	gaźnik
Rozruch:	elektryczny/nożny
Przeniesienie napędu:	beostopniowa przekładnia pasowa

PODWOZIE

Rama:	stalowa rurowa
Zawieszenie przednie:	teleskopowe
Zawieszenie tylne:	wahacz wleczony, dwa elementy resorująco-tłumiące
Hamulec przedni:	tarczowy
Hamulec tylny:	tarczowy
Opony przód/tył:	120/70-12 / 120/70-12

WYMIARY I MASY

Długość:	2055 mm
Szerokość:	710 mm
Wysokość:	1160 mm
Masa pojazdu:	97 kg
Zbiornik paliwa:	6 l.

DANE EKSPLOATACYJNE

Prędkość maksymalna:	45 km/h;
	testowa bez blokady 78 km/h
Średnie zużycie paliwa:	3,6 l/100km

CENA

4599 zł

Importer: Almot, Mikołaj Sibora, Spółka Komandytowa
Gniewkówek 3, 88-180 Złotniki Kujawskie
tel. 0-52 351 76 69, e-mail: info@almot.com.pl
www.almot.com.pl

