

# Motorower...



Gwałtowna zapasć produkcji krajowych jednoślądów na długie lata wyeliminowała z codziennego użytku pojazdy zakwalifikowane do kategorii motorower. Zmyślony, przede wszystkim funkcjonalny kółka małowładowego motocykla zyskał wyjątkową popular-

ność umożliwiając jazdę po drogach publicznych posiadaczom kart motorowerowych. Bez absurdalnych obostrzeń, biurokratycznych bezsensów, a przede wszystkim nieuzasadnionych kosztów. Po długim okresie ciszy na polskie ulice wrócił subtelny szum dwu i czterosuwowych pięćdziesiątek. Zawdzięczamy to potężnemu importowi jednoślądów - głównie skuterów - produkowanych w Chinach. Chińskie skutery i motocykle o pojemności do 50ccm stanowią ponad dziewięćdziesiąt procent ogólnego importu jednoślądów do Polski. Jakkolwiek oceniamy te produkty, trzeba przy-

znać, że to właśnie dzięki tym pojazdom polski rynek popularnych „pięćdziesiątek” przeżywa największą w swojej historii hossę. Jednak królujący na dzisiejszej ulicy skuter ma z klasycznym motorowerem niewiele wspólnego. Przede wszystkim różnice wynikające z budowy i przeznaczenia. Popularny skuterek osadzony jest najczęściej na „10” względnie „12” calowych obręczach. Małe pękate kółka doskonale radzą sobie na równych nawierzchniach asfaltowych natomiast w terenie potrafią niezłe podnieść poziom adrenaliny. O ile odnajdują się konstrukcyjnie w aglomeracjach wielkomiejskich,

o tyle na terenach wiejskich i w warunkach terenowych pozostawiają dość sporo do życzenia. Od dłuższego czasu w ofercie poszczególnych importerów odnotowujemy brak lekkiego pojazdu na dużych kółach, wyposażonego w manualną skrzynię biegów. Sporadycznie spotykane modele albo pozostawiają dość sporo życzeń pod względem estetyki i wykończenia albo porażają ceną.

W pierwszych dniach maja br. pojawiła się realna szansa na rewolucyjną zmianę. W wybranych salonach wystawiono dwa nowe motorowery **FERRO 201-4, 202-4**. Modele różnią się tylko wersją kół. Model 201-4 to motorower na obręczy stalowej-szprychowej. Natomiast wersja 202-4 wyposażona jest w kółka aluminiowe, zasilany sprawdzonym i niezawodnym silnikiem okazał się najpopularniejszym motorowerem na rynku greckim. Dzięki doskonałym rozwiązaniom konstrukcyjnym oraz metalurgicznym rewelacyjnie radzi sobie w wysokich temperaturach Cypru oraz górzystych regionach Grecji. Niewątpliwie słusznym wyborem potwierdza wieloletnie doświadczenie firmy **ALMOT** - której brandem jest marka **FERRO** - w dziedzinie metalurgii oraz konstrukcji silników motocyklowych. **ALMOT** od lat zajmuje czołowe miejsce wśród producentów odlewów aluminiowych przeznaczonych dla potrzeb motoryzacji.

## Motorower FERRO 201-4

Na podstawie wstępnej oceny pojazd konstrukcyjnie zbliżony do obecnych na rynku odpowiedników konkurencyjnych firm importerskich. Podobna linia nadwozia, manualna skrzynia biegów współpracująca z półautomatycznym wysprzężeniem, duże, 17-calowe kółka. Więc co wyróżnia ten pojazd na tle pozostałych modeli? W tym przypadku możemy śmiało stwierdzić, że jeżeli

nie wiadomo o co chodzi, to chodzi o... jakość. Pierwsze wrażenie bardzo często okazuje się złudne, a podobne wcale nie oznacza identyczne. Głównym powodem do dumy dla **FERRO 201** jest „rodowód”. Pojazd pochodzi z tej samej fabryki, a co ważniejsze jest tym samym modelem, który podbił rynek grecki oraz zyskał bardzo duże uznanie odbiorców na terenie Niemiec. To nie kopia

sprawdzonych rozwiązań, ale oryginalna wersja jednego z najbardziej popularnych w Europie motorowerów. Doskonałe parametry silnikowe, trakcyjne oraz najwyższej jakości podzespoły to już standard obligatoryjnie narzucony wszystkim modelom z kolekcji **FERRO**. „Dwieściejedyńka” jest kolejnym potwierdzeniem, że na polskim rynku zaczynają się budować naprawdę wiarygodne marki dbające

o europejskie standardy. Motorower budową zbliżony bardziej do klasycznego motocykla niż skutera. Wysoki, z wygodnym, przemyślnym w formie siedziskiem. W głowni obudowy kierownicy - zapożyczony z konstrukcji skutera - umiejscowiono estetyczny i funkcjonalny reflektor oraz kierunkowskazy zamknięte białymi kloszami. Kierownica z jedną klamką, z prawej strony obsługującą tarczowy hamulec przedniego koła. Lewa strona kierownicy pozbawiona ciężła może początkowo szokować, ale to efekt wyposażenia pojazdu w sprzęgło półautomatyczne. Krótka płyta główna bokami przechodzi w delikatne ochrony kolan kierowcy. Dołem zamknięta jest typowo motocyklowym, wysoko osadzonym błotnikiem. Wizualnie podkreśla to terenowe możliwości pojazdu. Niewielki, płytki przekrok zgrabnie łączy przód z siedziskiem. Zbiornik oraz wlew paliwa umiejscowione zostały pod siedzeniem. Smukła linia tytu nadaje motorowerowi

Klasyczny standard



wrażenia lekkości i sportowego charakteru.

Zastosowane zawieszenie również nawiązuje do klasycznych standardów motocyklowych. Przód to widelec teleskopowy, tył wahacz współpracujący z dwoma teleskopami amortyzującymi.

**FERRO 201** odpalamy przy pomocy rozrusznika względnie klasycznym kicksterem umiejscowionym - uwaga! - z prawej strony, jak w jed-



# FERRO by Almot



## FERRO 201

### Dane techniczne

<b>Pojemność</b>	49ccm
<b>Rodzaj silnika</b>	czterosuw
<b>Prędkość max z blokadą</b>	45km/h
<b>Moc z blokadą</b>	3,5KM
<b>Rozruch</b>	elektryczny/nożny
<b>Hamulce</b>	przód: hydrauliczne tarczowe tył: mechaniczne bębnowe
<b>Rozmiar opon</b>	przód: 17 x 2,50 tył: 17 x 2,75
<b>Wymiary: dl/szer/ wys</b>	1925/700/1090
<b>Masa własna</b>	105 kg
<b>Ilość miejsc</b>	2
<b>Kolory</b>	czerwony / czarny

nostkach angielskich. Ale to jedyna aluzja w stronę produkcji wyspiarskich. Hamulec tylny zamontowano po prawej stronie a nożną dźwignię zmiany biegów po lewej, zgodnie z europejskimi kanonami. Również prawą stroną poprowadzono klasyczny, motocyklowy wydech w stylu armatniej lufy. Stopki kierowcy i pasażera klasyczne, okrągłe, gumowane. Przekazanie napędu łańcuchem, notabene zamkniętym w estetycznej, szczelnej obudowie. Designerskim niuansiem jest też zastosowanie obręczy kół w kolorze nadwozia. Stylistycznie to naprawdę bardzo dopracowany motocykl.

Na podstawie wstępnej oceny jednostka napędowa może się okazać prawdziwą rewolucją. Ograniczona

restrykcjami homologacyjnymi dysponuje niebagatelną mocą 3,5 KM oraz wyjątkową dynamiką. Bardzo dobry zryw, doskonałe przyspieszenie, wysoka kultura pracy silnika w pełnym zakresie obrotów. Niewątpliwa zasługa leży też po stronie manualnej skrzyni biegów. Motorower doskonale przystosowany zarówno do jazdy szosowej jaki i użytkowania w warunkach terenowych. Do wersji standardowej istnieje możliwość dokupienia kufra bagażowego, co pozwoli na pełne wykorzystanie jednoślada do wypadów turystycznych.