

Bombardier DS650 X



CIJENA
11.208 EUR

Ono što je projekt Apolo u svijetu svemirskih istraživanja, to je Bombardier DS650 X zvan Baja u kategoriji sportskih četverocikala. Radi se o "gutaču" neistraženih prostranstava koji će vas sigurno i uz puno zabave odvesti do najudaljenijih kutaka našeg planeta, a da se pritom ne morate bojati da ćete kilometrima udaljeni od civilizacije izgovoriti zlokobnu rečenicu "Houston, we have a problem!"

Baja

među quadrovima

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ
FOTO: BORIS PUŠČENIK

U Bombardieru tvrde da je njihov DS650 X najbrži i najizdržljiviji četverocikl na kugli zemaljskoj, a te svoje riječi mogu potkrijepiti i brojnim uspjesima na najtežem svjetskom rally-raid natjecanju koje svake godine u drugoj polovici siječnja završava u Dakru. Bombardier je tu nepobjediv tri godine za redom, a uz to su ove godine upravo vozači DS-a jedini prebrodili pakao tog natjecanja i tako osvojili prve tri pozicije u svojoj kategoriji. Sve to djeluje puno impresivnije kada znamo da je to natjecanje toliko pogubno za tu vrstu vozila, da do prije nekoliko godina nijedan quad nije ni vidio obale Senegala. Mi, nažalost, nismo s DS-om potegnuli skroz do Dakra, no svejedno smo ga dobro "prodrnali" i tako i sami iskušali koliko je izdržljiv ovaj rasni mješanac s međunarodnim pedigreeom.

Naime, iako DS službeno posjeduje kanadsko državljanstvo, on

ima i izražen germanski pečat, budući u njemu snažno kuca austrijsko srce, odnosno dobro poznati Rotaxov jednocilindraš. Ta je interkontinentalna suradnja započela još sredinom prošlog stoljeća, a kulminirala je 1970. godine, kada je Bombardier postao vlasnikom Rotaxa. Austrijanci imaju pregršt iskustava u proizvodnji pogonskih agregata za gotovo sve vrste prometalata što gmižu cestama, zuje zrakom i brazde vodenim površinama, a budući Bombardier u svom prodajnom asortimanu ima upravo takav široki spektar vozila, akvizicija Rotaxa se jednostavno nije mogla pokazati lošom odlukom.

Nakon ovog kratkog putovanja u prošlost vrijeme je da se posvetimo sadašnjosti i jednom od najpoželjnijih četverocikala na tržištu, koji je kod ljubitelja te vrste vozila puno poznatiji pod donedavno korištenom oznakom Baja (čita se: baha), prema najpoznatijoj off-road utrci izdržljivosti na američkom kontinentu, ko-

jom DS 650 već godinama dominira jednako kao i rally-jem Dakar.

Iako se radi o rasnom "atleti" neosporno buntovnog karaktera, vanjski mu je izgled poprilično kultiviran i nenametljiv. No, već njegove pozamašne vanjske dimenzije daju naslutiti da ovo vozilo nije baš za svačije ruke. Pri pogledu sprijeda vidljivo je da tu Bombardier primjenjuje otvoreni pristup, tako da su oku jasno vidljivi svi elementi donjeg postroja. Prednja maska je taman toliko velika da na nju stane svijetlo nepravilnog oblika, a ispod nje poput očiju morskog psa izviru dva pomoćna halogena svijetla, koja su ne samo atraktivna, već i korisna u uvjetima smanjene vidljivosti. Bočne oplata na kojima se kočeperi natpis DS650 povezuju u jednu cjelinu prednju masku sa spremnikom goriva zapremine 12 litara, na kojeg se nadovezuje veliko sjedalo.

Pogled s boka ne nudi ništa novo, a jedino što donekle odstupa od uobičajene siluete četverocikla je smješ-

taj prednjih blatobrana, koji nisu visoko podignuti, već obavijaju kotače. Takvo rješenje preuzeto s rallycross automobila možda ne plijeni atraktivnošću, ali zato pruža solidnu zaštitu od blata, a omogućuje i slobodan pogled na veliki i snažan pogonski agregat koji lansira ovaj četverocikl u sam vrh ponude sportskih četverocikala, kako po pitanju zapremine, tako i po pitanju maksimalne snage.

Kao što smo već napomenuli, DS-a pokreće Rotaxov četverotaktni jednocilindraš zapremine 652 ccm, koji se između ostalog dugo kalio u enduro motociklima Aprilije i BMW-a, tako da njegova ugradnja u tijelo četverocikla predstavlja sasvim logično rješenje. Tekućinom hlađeni pogonski agregat "diše" preko četiri ventila koje pokreću dva bregasta vratila, dok je elektronsko ubrizgavanje goriva koje se ugrađivalo u Pegaso i GS 650 ustupilo mjesto klasičnom Mikuni rasplinjaču BSR 42. Bombardier spada u onu skupinu proizvođača četverocikala koji za svoje proizvo-



Baja slovi kao jedini četverocikl koji je dovoljno dobar da uspješno završi rally Dakar. Nakon odradenog testiranja jasno nam je i zašto



de ne deklariraju maksimalnu snagu, no na temelju deklarirane vrijednosti najvećeg okretnog momenta moguće je zaključiti da DS650 X razvija više od 50 KS, koliko ih, primjerice, BMW deklarira za svoj GS 650. Prema službenim podacima, spomenuti BMW-ov motocikl razvija 60 Nm pri 4.800 okr/min, dok Bombardier tvrdi da njihov četverocikl raspolaže sa 57 Nm pri 5.500 okr/min. Nešto manje okretnog momenta pri osjetno većem broju okretaja znači da se inačica agregata koja se ugrađuje u DS-a ipak voli zavrtjeti nešto više, ostvarujući pritom još pokoju dodatnu konjsku snagu.

U svakom slučaju, već nam je nakon prvih nekoliko odvezenih kilometara postalo jasno da je DS650 X doista snažan i brz četverocikl i da u Bombardieru sigurno nisu daleko od istine kada tvrde da je upravo njihov quad najbrži na tržištu. Snažan i elastičan pogonski agregat u kombinaciji s dobrim mjenjačem s pet stupnjeva prijenosa pruža obilje zabave i u svakom je trenutku više nego spreman zadovoljiti sve vaše prohtjeve i glad za performansama. Ipak, da biste stekli osjećaj strahopoštovanja nije potrebno da ga 'razvrtite' do kraja u petoj brzini, dovoljno je samo da čvrsto zgrabite krajeve širokog upravljača i ispred

sebe ugledate spartansku ploču s velikim obrtomjerom, koja vam odašilje jasnu poruku da se nalazite na pravom sportašu kojem su kompromis ili ležerna vožnja strani pojmovi.

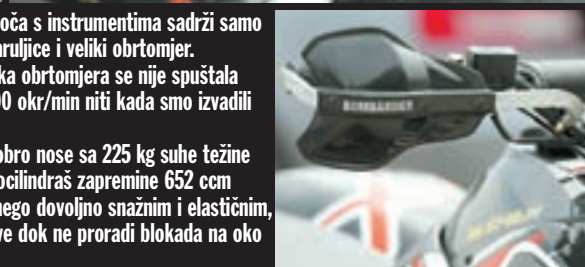
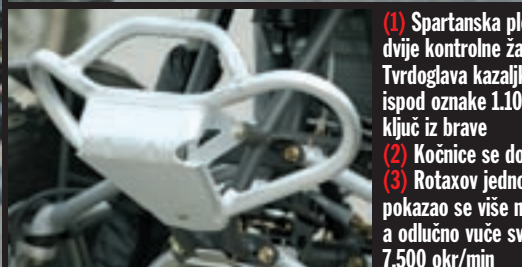
Uz obrtomjer se našlo mjesta još samo za kontrolnu žaruljicu pritiska ulja i žaruljicu koja signalizira da ste izabrali neutral, dok brzinomjeru nema ni traga. Sama instrument ploča je elastično pričvršćena, kako bi se lakše nosila s dobroćudnim vibracijama koje povremeno odašilje pogonski agregat, kao i s udarcima koje ne uspije dokraja upiti inače odličan ovjes dugog hoda. Bez obzira na izostanak brzinomjera, subjektivni osjećaj

brzine govorio nam je da je DS 650 vraški brz, daleko najbrži četverocikl kojeg smo dosad imali na testu. Ubrzanja su više nego dobra, a da bismo uspjeli iskoristiti sve njegove brzinske potencijale, morali smo teren zamijeniti cestom. Iako je projektiran isključivo za off-road primjenu, impresioniralo nas je koliko je Bombardier brz i stabilan prilikom jurnjave asfaltiranim prometnicama. U stvari, jedini ozbiljni nedostatak koji smo mogli pronaći u takvoj vrsti vožnje su malo preslabe kočnice, koje su ipak konstruirane za terensku primjenu.

Skrenimo stoga s ceste na teren, kako bismo vam mogli objasniti zašto je DS toliko odličan kada je u svom elementu.

Ono što ćete najprije primijetiti kada pogodite prvu ozbiljnu neravninu je mekan i dobro pogođen ovjes, za kojeg nijedan teren nije pretežak i nijedna rupa nije preduboka. Sama konstrukcija ovjesa je uobičajena za sportske četverocikle i sastoji se od dvostrukih poprečnih ramena na prednjem kraju i oscilirajuće vilice na stražnjem kraju. Svakako treba naglasiti velik hod kotača, koji iznosi 305 mm sprijeda i 279 mm straga. Vrijednosti su to koje su dostojne i motocross motocikla, tako da nije čudno da se ovaj quad spremno uhvatio u koštac sa svim vrstama terena koje smo bacili pod njegove kotače. A ako izuzmemo pješčanu pustinju, iskušali smo ga na doista svim podlogama s kojima bi se mogao susresti u svom radnom vijeku. Penjali smo se šumskim gudurama, uživali dižući prašinu na poljskim putovima, skakutali kamenitim brdskim stazama i pregazili nekoliko gorskih potoka, no bez obzira na to gdje smo ga vozili i koliko smo ga mučili, Bombardier nam, čak ni kada smo ga ganjali motocross stazom, nije dao naslutiti da mu je previše ili da mu na bilo koji način nanosimo bol.

DS-u je osnovi svejedno na kakvom terenu ga vozite, no najbolje od



(1) Spartanska ploča s instrumentima sadrži samo dvije kontrolne žaruljice i veliki obrtomjer. Tvrdo glava kazaljke obrtomjera se nije spuštala ispod oznake 1.100 okr/min niti kada smo izvadili ključ iz brave
(2) Kočnice se dobro nose sa 225 kg suhe težine
(3) Rotaxov jednocilindarski zapremine 652 ccm pokazao se više nego dovoljno snažnim i elastičnim, a odlučno vuče sve dok ne proradi blokada na oko 7.500 okr/min

Bogata oprema uključuje dodatna halogena svjetla, zaštitu ovjesa, prevlake prednjih amortizera i štitičke za ruke



sebe daje na otvorenijim dionicama s nešto bržim zavojima, gdje najlakše dolaze do izražaja njegova brzina, kvalitetan ovjes i impresivna stabilnost. Bez obzira na tip terena i vrstu podloge, Bombardier je vrlo precizan i bespogovorno prati zadanu putanju bez ikakvih iznenađenja. Oduševilo nas je to što doista trebate pretjerati s brzinom u zavoju da bi došlo do podizanja unutarnjih kotača, a isto vrijedi i za proklizavanje stražnjeg kraja. Ljubitelji zabacivanja repa ipak mogu doći na svoje ako u sredini zavoja odlučnu pritisnu polugu gasa i pričeka da okretni moment pogonskog agregata učini svoje, no pritom treba

biti oprezan, jer jednom kad "Baja" proklizi, onda doista proklizi zestoko. I dok je zadnji kraj uvijek poslušan, u prvom i drugom stupnju prijenosa biste mogli imati dosta problema s proklizavanjem prednjeg kraja, koji se pri naglom dodavanju gasa rasterećuje te ponekad gubi kontakt s podlogom. Ako ste pritom naletjeli i na neku poprečnu neravninu, onda je realno očekivati da ćete sljedećih nekoliko metara provesti u vožnji na zadnjim kotačima.

Ipak, s obzirom na veliku snagu kojom raspolaže ovaj quad, nevjerojatno je kojom se lakoćom mogu predvidjeti njegove reakcije, tako da i pri stvarno brzom vožnji vozaču ulijeva osjećaj sigurnosti i povjerenja. U stvari, srce nam je zastalo samo jednom, i to kada nam se ugasio motor tijekom prelaska jednog brdskog potoka, no iako je u tom trenutku DS više ličio podmornici negoli četverociklu, upalio je iz prve i sigurno nas prebacio na suho.

Iako ga klasična enduro vožnja šumom na neki način sputava, budući u tim uvjetima ne može do kraja iskoristiti sve svoje po-



Bombardier DS650 X je univerzalan četverocikl koji se odlično snalazi na svim vrstama terena i nikada se ne predaje



3



DS650 X je i više nego sposoban za jurnjavu motocross stazom. Pri tom je glavni ograničavajući faktor njegov vozač, koji mora biti stvarno spretn i u dobroj kondiciji kako bi iskoristio sve njegove mogućnosti

tencijale, DS je i tu itekako zabavan. Zbog svojih će se vanjskih gabarita ponekad teže provući između dvije prepreke, no "Baja" se i tu odlično snalazi i ništa mu nije preteško. Radi se o agilnom i lako upravljivom četverociklu koji ne umara previše svog vozača i rijetko kada potpisuje kapitulaciju, a bio bi još i moćniji da posjeduje hod unazad. Potreba za hodom unazad je još izraženija ako znamo da veliki pogonski agregat i predimenzionirani dijelovi negativno utječu na gomilanje kilograma, tako da suha težina praznog vozila iznosi 225 kg. To je već popriličan teret koji se neminovno mora osjetiti svaki puta kada se uspijete dovesti u bezizlaznu situaciju u kojoj je povlačenje unazad jedina opcija. Možda su nas razmazili četverocikli koje smo u zadnje vrijeme imali na testu, no korištenje hoda unazad je puno elegantniji i praktičniji način za izlazak iz nevolje od valjanja u kaljuži i korištenja snage mišića za izvlačenje ljubimca na četiri kotača iz zagrljaja blata.

Narod kaže da je svako zlo za neko dobro, pa bi vam tako jačanje muskulature u šumskom blatu moglo jako dobro doći ako se povremeno želite voziti motocross stazom. DS je polivalentan i izdržljiv četverocikl koji nije usko specijaliziran za primjenu na motocross stazi, ali je itekako sposoban za povremene izlete na takvu vrstu borilišta. Snažan pogonski agregat, zavidna stabilnost i ovjes dugog hoda su kao stvoreni za jurnjavu grbavim terenom i izvođenje skokova, no velika težina povremeno ipak uzima svoj danak, posebno prilikom savladavanja oštih zavoja.

Najveće ograničenje ipak predstavlja sâm vozač, jer treba imati obilje snage, iskustva i hrabrosti da bi na motocross stazi mogao iskoristiti sve što mu ovaj četverocikl može ponuditi.

Pri vožnji u takvim ekstremnim uvjetima dobro dođe i bogata serijska oprema četverocikla, koja između ostalog uključuje zaštitne ploče za donja poprečna ramena prednjeg ovjesa, posebne presvlake prednjih amortizera i štitičnike za ruke vozača. Upravo je poprilična količina serijski ugrađene "racing" opreme jedan od razloga što je Bombardier DS650 X izuzetno popularan kod natjecateljski nastrojenih vozača.

Iako smo se potrudili, bojimo se da vam u ovom tekstu nismo ni izbliza uspjeli predočiti koliko je ovaj četverocikl doista dobar, brz i izdržljiv. No, kako to obično biva u životu, obilje ponudene kvalitete i kvantitete ima i svoju cijenu od oko 80.000 kn, koja je dobrim dijelom opravdana ponudanim sadržajima, ali ga svejedno svrstava među skuplje četverocikle na tržištu.

Bez obzira na cijenu, DS650 X je ipak jedan od najpoželjnijih sportskih četverocikala na svjetskom tržištu, a kada se u jednadžbu uvrste zapremina, vozne karakteristike i nbrojeni sportski uspjesi, onda je vid-

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni, dvije bregaste osovine i 4 ventila
Promjer x hod: 100 x 83 mm
Obujam: 652 ccm
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač Mikuni BSR 42
Spojka: višestruki diskovi u uljnoj kupki
Mjenjač: 5 brzina
Ovjes: naprijed dvostruka poprečna ramena, straga klasična vilica s krutom osovinom i monoamortizerom
Gume: prednje 22x7-10, stražnje 20x10-9
Kočnice: naprijed dva diska, straga jedan disk
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.956, širina 1.219, visina 1.194 međosovinski razmak 1.244, težina 225 kg
Deklarirano: max. okr. moment - 57 Nm pri 5.500 okr/min
Spremnik goriva: 12 l

+ maksimalna snaga i performanse, stabilnost, izdržljivost, oprema

- ne posjeduje hod unazad, cijena, težina

Ovu je zvijerku moguće nabaviti u homologiranom izdanju

