

POSILA V RADOCH PRACANTOV

GOES XWOLF 700



Značka Goes sa donedávna sústredila na menšie zdihové objemy. Ponuka začína na maličkých dvestovke, ktorá však nie je len detskou hračkou, ale plnohodnotným pomocníkom schváleným aj do cestnej premávky. Silné zastúpenie mali aj štyristovky a päťstovky, no tam to končilo. Nedávno si však kompetentní povedali, že by to chcelo prítvrdiť a modelový rad pracovných štvorkolek posilniť. Výsledkom je novinka menom Xwolf.

Veľký a ešte väčší

Novinkou Xwolf výrobcu síce nevstupuje do kategórie veľkých dvojvalcových štvorkolek, no napriek tomu prináša výrazný nárast objemu. Jednovelec má úctyhodných 686 kubíkov. Pochádza z produkcie fabriky Loncin, čo štvorkolka svojimi polepmi hrdo zvyrazňuje. Táto čínska fabrika má hlavne s motormi dlhoročné skúsenosti a pohonné jednotky dodáva aj renomovaným značkám motocyklov. Ako už býva pri pracovných štvorkolkách

dobrym zvykom, model prichádza v dvoch veľkostiach. Základom je podvozok s kratším rázvorom, väčší model má potom rázvor dlhší o 18 cm. Obe verzie sú schválené pre dvojicu osôb, no v prípade dlhšieho prevedenia má posádka priestor oveľa veľkorysejší. Vyskúšali sme si kompaktnéjšie prevedenie, ktoré však nie je žiadny drobec a na prvý pohľad pôsobí pomerne robustne. Zvlášť zaujme celkom slušná šírka stroja. Nápadná je tiež značne veľká svetlá výška, čo je príslubom pre

dobrú prejazdnosť nerovností, kameňov, kmeňov stromov, či hlbokých kolají.

Motor

Napriek tomu, že Xwolf poháňa jednovalcový agregát, hneď po naštartovaní prekvapí kultivovaným chodom. Zvuk z výfuku je síce pomerne hlasitý, ale zato pokojný, sebavedomý a hladký, jednoducho bez otravného dunenia, či nervózneho rapkania. To isté platí o vibráciách. Nie sú príliš silné a rozhodne nie otravné. S rastúcimi otáčkami, keď je motor v zábere, sa jeho zvuk síce stáva ostrejší, mierne stúpajú aj vibrácie, ale stále je to znesiteľné, dokonca miestami agregát pôsobí takmer ako dvojvalcový. Svoj podiel na tom má koncepcia motora, ktorý je nízkozdvihový, podštvorcový. Nie je to teda

„Hovorili sme, že motor pôsobí pokojne a kultivovane, no rozhodne sa nedá nazvať krotkým baránkom. Ako by to aj vyzeralo, keby mal stroj s názvom „Vlk“ povahu barančeka... A to isté platí o podvozku. Je stavaný robustnejšie, tvrdšie a razom viete, že sedíte na pracovnej štvorkolke, ktorá má za úlohu vysporiadať sa drsným terénom, ale aj poriadnym nákladom.“



tak, aby motoru tie vyššie otáčky doprial, takže štvorkolka, aj napriek slušnej hmotnosti vôbec nepôsobí ťažkopádne. Práve naopak, rozbeh je svižný a záťah aj v nízkych rýchlostiach citeľný. Ochotne sa rozbieha aj na rýchlejšom, H-čkovom prevode. Takisto dostať zadné kolesá do driftu nie je problém ani na rýchlejšom prevode, motor si s tým poradí. No pokiaľ ste v náročnejšom teréne, strmšom kopci, či s ťažším nákladom, jednoznačne treba preradiť na pomalší prevod, minimálne remeň variátora vám bude vďačný. Radenie je bezproblémové, hladké, rýchlosti zapadajú presne.

Charakter drsňáka

Hovorili sme, že motor pôsobí pokojne a kultivovane, no rozhodne sa nedá nazvať krotkým baránkom. Ako by to aj vyzeralo, keby mal stroj s názvom „vlk“ povahu barančeka... A to isté platí o podvozku. Je stavaný robustnejšie, tvrdšie a razom viete, že sedíte na pracovnej štvorkolke, ktorá má za úlohu vysporiadať sa drsným terénom, ale aj poriadnym nákladom. Pruženie je skôr tvrdšie, rýchlejšia jazda po hrbolatom povrchu vám to dá pocítiť. Na druhej strane oceníte výbornú odozvu od kolies, viete presne aký terén pod kolesami máte a ovládanie stroja je veľmi precízne. Žiadne ležérne pohupovanie sa, nákláňanie v zákrutách a podobne. Riadenie je už v základe vybavené posilňovačom, no ani to nie je extra „mäkké“, štvorkolka nepôsobí gumovým, či dokonca nestabilným dojmom a celú situáciu máte vďaka tomu veľmi dobre v rukách. Pri manévrovaní na mieste, zvlášť v členitom



typické jednovalcové „kladivo“, táto pohonná jednotka obľubuje vyššie otáčky. Na plyn reaguje veľmi ochotne a svižne, radostne sa vytáča a s rovnakou chuťou aj ťahá. Variátor je nastavený



MAXMOTO.sk

racing_shop

NÁHRADNÉ DIELY A DOPLNKY pre štvorkolky a motorky

tel. kontakt :0948 541 858

e-mail : info@maxmoto.sk

Slovenských dobrovoľníkov 1439
Čadca 022 01





teréne, posilňovač o sebe dáva vedieť a jeho služby oceníte. Bez neho by to bolo ešte oveľa drsnejšie.

Pomocník na pohľadanie

Xwolf je od začiatku pripravený pracovať. V sériovej výbave nechýba naviják a ťažné zariadenie. Podľa údajov výrobcu zvládne potiahnuť až 800 kg. Nechýba elektrická zasuvka,

takže s privesom môžete aj do premávky. Menší náklad dobre zvládnu aj predný a zadný nosič. Pevná rúrková konštrukcia je prekrytá plastovými platňami, čo upevňovanie nákladu značne uľahčí. Ešte menšie drobnosti nájdú svoje miesto v dvojici schránok. Väčšia z nich je v priestore pod sedadlom a dostanete sa do nej cez veko pri zadných svetlách. Sem sa zmestí

okrem lekárničky napríklad aj lano, pracovné rukavice, nejaká tá bunda pre prípad zhoršenia počasia, či fľaša s vodou a svačinka. Menšia schránka je zapustená v pravom prednom blatníku, jej veko je skrútkovacie a cennosti v nej sú dobre chránené pred prachom, blatom, či vodou. Napriek tomu, že ide hlavne o pracovné náradie, Xwolf je aj slušným fešákom. Atraktívny dizajn

umocňujú svetlá s čírou optikou vpredu, či extra veľké LED-kové zadné svetlo na celú šírku stroja. K tomu dynamické – postupne sa rozsvetujúce smerovky, farebný displej prístrojovky a pekne „uhladené“ tvary plastov vrátane spomínaných zakrytých nosičov a celok pôsobí síce dravo, ale zároveň elegantne. Keď Xwolf zide z hôr, nemusí sa hanbiť vyraziť aj do ulíc mesta...



X-WOLF JE PREDOVŠETKÝM PRACOVNÁ ŠTVORKOLKA, KONŠTRUKTÉRI MYSLELI NA PRAKTICKÚ STRÁNKU VECI. NOSIČE VPREDU AJ VZADU SÚ PREKRYTÉ PLASTOVÝMI PLATŇAMI, KTORÉ UĽAHČUJÚ UPEVNENIE NÁKLADU. POD NIMI JE SAMOZREJME ROBUSTNÁ OCEĽOVÁ KONŠTRUKCIA. POTEŠÍ ODKLADACIA SCHRÁNKA POD SEDADLOM, DO KTOREJ JE PRÍSTUP V ZADNEJ ČASTI ŠTVORKOLKY. NA DROBNOSTI AKO DOKLADY, PEŇAŽENKU ČI MOBIL DOBRE POSLÚŽI SCHRÁNKA V PREDNOM BLATNÍKU, KTORÁ MÁ VEKO NA ZÁVIT A JE DOKONALE VODEODOLNÁ.



MOTOR Typ motora: kvapalinou chladený štvortaktný jednovalec, 4 ventily, rozvod SOHC,
zdvihový objem: 686 ccm,
vrtanie x zdvih: 102 x 84 mm,
kompresný pomer: 9,7 : 1,
maximálny výkon: 32 kW (44 k) pri 5.500 ot./min.,
najvyšší krútiaci moment: 66 Nm pri 4.500 ot./min.,
príprava zmesi: elektronické vstrekovanie,
zapalovanie: elektronické,
štartér: elektrický,
prevodovka: variátor (L+H+N+R+P),
spojka: automatická odstredivá,
sekundárny prevod: kľbové hriadele.

PODVOZOK Rám: ocelový rúrkový,
odpruženie: všetky kolesá nezávisle zavesené, hydraulické tlmiče,
brzdy: 4 x kotúčové 210 mm, hydraulické,
kolesá: zliatinové,
pneumatiky:
vpredu: 25x8-12",
vzadu: 25x10-12".

ROZMERY Rázvor: 1.300 mm,
výška sedadla: 910 mm,
objem palivovej nádrže: 21 l,
pohotovostná hmotnosť: 392 kg,
cena: od 8.590 eur,
vozidlo na test zapožičal: Gorex



BY **GOREX**

SR4

MAX

Suverénne
v meste aj vonku



www.voge-slovensko.sk

Gorex Slovakia s.r.o.
 Bardejovská 44, Prešov
 +421 948 804 804, sme@gorex.sk