



Ferro 201-4T Blade

ŚWIATOWIEC

Tekst **Jacek Gradomski**
Zdjęcia **Sławomir Kamiński**



Inaczej nie można nazwać tego motoroweru, skoro ten typ pojazdów wywodzących się w prostej linii od historycznej Hondy Cub znany jest prawie na całym świecie.

►► Protoplasta przedmiotu naszego testu wielokrotnie ewoluował, głównie w technicznych szczegółach. Niezmienna była konstrukcja charakterystycznego silnika czterosurowego z poziomo ustawionym cylindrem, automatyczne sprzęgło oraz wygląd przypominający delikatny motorower na wąskich oponach. Do jakiej pracy potrafił go zaprząć, to wystarczy obejrzyć zdjęcia z biedniejszych regionów Azji. Cub i jego pochodne są traktowane jak mały dostawczak i o dziwo nadal jeżdżą. W miastach

stanowi niezastąpiony środek indywidualnego transportu dużo tańszego niż komunikacja miejska. Te pojazdy zadowolają się wręcz aptekarskimi ilościami paliwa. Ze strony importera motoroweru Ferro możemy dowiedzieć się, że model Blade 201, występujący oczywiście pod inną marką, jest bardzo popularnym pojazdem w Grecji, głównie w wypożyczalniach. Myślę, że pojazd zakupiony do wypożyczalni powinien być bezawaryjny, gdyż inaczej właściciel mógłby zbankrutować. Mając go do dyspozycji do jazd testo-



wych postanowiłem zweryfikować, czy rzeczywiście jest taki dobry.

Pierwszy kontakt osób niezających tego typu pojazdów mogą powodować mieszane uczucia. Takie to drobne, delikatne i niepozważne. I jeszcze na cienkich oponkach i bez zbiornika między kolanami. Ponieważ świadomość motorowerowa w narodzie jednak rośnie, więc malkontentów tego typu powinno być również mniej. Przekłada się to na coraz częściej widoczne pojazdy wywodzące się z tego samego drzewa genealogicznego co nasz Ferro. Mnie się one podobają, więc cieszę, gdy trafia mi się motorower zrobiony starannie. Patrząc pod tym względem na Blade 201-4 odczucia mam jak najbardziej pozytywne. Zwraca uwagę jakość wykończenia, użyte materiały, estetyka i dokładność montażu. Badając dokładnie wszelkie pasowania elementów plastikowych nadwozia, jakość materiałów czy też kolorystykę, nie mam się do czego przyczepić. Wręcz przeciwnie, np. aluminiowe koła są po prostu bardzo ładne, wyglądają lekko i delikatnie.

Popatrzmy wyżej, na wystrój zestawu zegarów. Jest bardzo czytelny i estetyczny. Wszystko to, co niezbędne i potrzebne bez rozpraszać uwagę gadżetów. Mamy nawet wyświetlacz włączonego aktualnie biegu. Tradycyjnie na kierownicy nie znajdziemy dźwigni sprzęgła. Jest ono automatyczne, a jego serwis ogranicza się jedynie do regulacji na przegładach technicznych. Widoczne na kierownicy przełączniki są typowe, więc ich obsługa odbywa się intuicyjnie.

Motorower ten, wbrew spartańskiemu wyglądowi, ma wiele udogodnień ułatwiających życie motorowerzyście. Jest nim wspomniane automatyczne sprzęgło, pełna osłona łańcucha napędowego, dźwignia zmiany biegów typu palce-pięta. Ponadto alternatywny rodzaj

rozruchu silnika, czyli tradycyjnym kickstartem lub elektrycznym rozrusznikiem. Pewnie niepokój mogą budzić wąskie opony zastosowane w motorowerze. Moda na grubaśne opony w pięćdziesiątkach zapanowała w grupie skuterów mających koła o małej średnicy. Przesada z grubością opony powoduje większe opory toczenia, większą masę nieresorowaną, co za tym idzie wyższe spalanie oraz pewne problemy z trakcją, gdy ubędzie trochę powietrza. Dużej średnicy koła obute w wąskie oponki jak w Ferro 201 dają w sumie wyższy komfort jazdy, gdyż nie wpadają w każdą dziurę w jezdni jak małe kółka. Niższe opory toczenia to też łatwość kierowania. Wbrew pozorom nie należy się martwić przyczepnością, gdyż powierzchnia styku opony z asfaltem nie jest aż tak uzależniona od jej szerokości, jakby się pozornie wydawało, a w przypadku motoroweru jest w zupełności wystarczająca.

Powracając do wyglądu naszego motoroweru. Bardzo ładnie prezentuje się poważnie wyglądający chromowany tłumik stanowiący dodatkowo element dekoracyjny. Motorower nie ma bagażnika, jest tylko haczyk poniżej stacyjki na siatkę z zakupami oraz pod kanapą małe schowki na komplet kluczy monterskich lub portfel z dokumentami. Również pod kanapą znajduje się zbiornik paliwa. Ogólnie motorower wzbudził moje zaufanie, więc nie pozostaje nic innego, jak trochę nim pojeździć.

Procedura uruchomienia silnika jeszcze tradycyjna, czyli przesuwam manetkę ssania w lewo, włączam zapłon i naciskam przycisk rozrusznika. Należy przy tym trochę uchylić przepustnicę. Silnik budzi się do pracy natychmiast. Zastosowany gaźnik jest prostym karburatorem opadowym, więc dopóki silnik trochę się nie podgrzeje, konieczne jest pod-

DANE TECHNICZNE

FERRO 201-4T BLADE

SILNIK

Typ:	czterosuwowy, chłodzony powietrzem
Układ:	jednocylindrowy
Pojemność skokowa:	49,2 ccm
Średnica x skok tłoka:	39,0 x 41,4 mm
Moc maksymalna:	2,57 kW (3,5 KM) przy 8000 obr/min
Moment obrotowy:	2,7 Nm przy 6000 obr/min
Zasilanie:	gaźnik
Rozruch:	elektryczny/nożny
Przeniesienie napędu:	czterostopniowa skrzynia biegów z automatycznym sprzęgłem, łańcuch

PODWOZIE

Rama:	stalowa rurowa
Zawieszenie przednie:	teleskopowe
Zawieszenie tylne:	wahacz wleczony, dwa elementy resorujące-tłumiące
Hamulec przedni:	tarczowy
Hamulec tylny:	bębnowy
Opony przód/tył:	2.50-17 / 2.75-17

WYMIARY I MASY

Długość:	1925 mm
Szerokość:	700 mm
Wysokość:	1090 mm
Masa pojazdu:	105 kg
Zbiornik paliwa:	ok. 4 l.

DANE EKSPLOATACYJNE

Prędkość maksymalna:	45 km/h; w teście bez blokady: 74 km/h
Średnie zużycie paliwa:	1,9 l/100km

CENA

3500 ZŁ

Importer:

ALMOT

Gniewkówek 3, 88-180 Złotniki Kujawskie

tel. 0-52 35 17 669

e-mail: info@almot.com.pl, www.almot.com.pl



Kto nie miał okazji przejechać się Ferro 201-4T Blade, ten nie wie, ile stracił



trzymanie pracy małym dodaniem gazu. Oczywiście, można tak ustawić wolne obroty, aby zimny silnik nie gasł, jednak wówczas po nagrzaniu obroty będą za wysokie. Najprościej trochę podgrzać silnik i gdy już reaguje na gaz, przy częściowo otwartym jeszcze ssaniu pojechać na umiarkowanych obrotach. Podczas jazdy można wyłączyć ssanie, a przy najbliższym skrzyżowaniu temperatura pracy podniesie się na tyle, aby nie było konieczne dodawanie gazu. Taka operacja była jednak niezbędna podczas testu, gdyż temperatura otoczenia była kilkustopniowa na plusie. W lecie jest ciepło i w zasadzie po kilku sekundach

pracy można spokojnie wyłączyć ssanie. Silniki tego typu pracują na bardzo ubogiej mieszance paliwowo-powietrznej i są przystosowane do pracy w zasadzie w każdych warunkach, również w bardzo ciepłych krajach, a w Polsce bywa jesienią zimnawo.

Sama jazda jest prostsza niż zwykłym motorowerem wyposażonym w tradycyjną skrzynię biegów. Stojąc, naciskam dźwignię zmiany biegów na dół i już jest jedynka. Dodaję gazu i pojazd rusza dzięki automatycznemu sprzęgłu. Następne biegi również zmieniam, naciskając dźwignię w tym samym kierunku, czyli wszystkie biegi od je-

dynki do czwórki włączam, naciskając dźwignię na dół. Osoby przyzwyczajone do tradycyjnego układu biegów będą musiały początkowo do tego systemu się przyzwyczać. Redukcję przeprowadzam, naciskając drugi koniec dźwigni piętą. Niestety ukształtowanie dźwigni zmiany biegów typu pale-pięta uniemożliwia redukcję biegów palcami, grozi to zniszczeniem powierzchni buta. Oba końce owej dźwigni mają formę małych pedałów. Minusem okazało się trochę za niskie umiejscowienie tylnej części dźwigni i wygodniej było przeniesienie stopy ku tyłowi, aby ją naciskać palcami, a nie piętą. Jeżeli by





► Łańcuch napędowy schowany jest w pełnej osłonie



► Chromowany tłumik wygląda jak u dorosłego motocykla



► Silnik w prostej linii wywodzi się z kultowej Hondy Cub

się zdarzyło jechać na danym biegu za wolno, to wówczas nie wystąpi żadne szarpanie, po prostu sprzęgło rozłączy napęd poniżej danych obrotów silnika, zaś dodanie gazu spowoduje jazdę przez pewien czas z jego poślizgiem. Nie jest to oczywiście zbytnio zdrowe dla trwałości tego podzespołu i lepiej zredukować bieg na właściwy.

Natomiast, dojeżdżając do skrzyżowania z sygnalizacją świetlną, gdzie świeci się czerwone, nie ma potrzeby redukcji biegów. Wystarczy zatrzymać się na czwórcie i wówczas nacisnąć jeszcze raz dźwignię do dołu i jest luz. Podczas jazdy sztuczka ta jest nie możliwa. Jak widać system wywodzący się jeszcze z Hondy Cub sprawdza się przez lata i w gęstym ruchu miejskim jest bardzo wygodny.

Sama jazda prezentowanym motorowem w zatłoczonym mieście jest łatwiejsza niż małym skuterem ze względu na małą szerokość pojazdu i duże koła odporne na nierówności. Dynamika okazała się bardzo wysoka. Nasz Blade był pozbawiony blokad, więc wyprzedzanie wolniejszych samochodów nie stanowiło problemu. Ponadto silnik zastosowany w nim jest jednostką napędową nowszej generacji z innym już sprzęgłem i innymi przełożeniami w skrzyni biegów. Jedynka nie jest tak krótka jak w pierwowzorze, dzięki czemu po włączeniu dwójki nie ma dziury w obrotach. Zakresy osiąganych prędkości na poszczególnych biegach jak na czterosurową, niewysiloną pięćdziesiątkę są duże. Na trójce znacznie przekraczał 50 km/h, zaś na czwórcie zamykał licznik. Aby móc stwierdzić, ile tak naprawdę jedzie, gdyż zakres prędkościomierza kończy się na 55 km/h, trzeba było poprosić zaprzyjaźnionego motocyklistę ze zweryfikowanym co do błęd prędkościomierzem. Prędkość maksymalna wyniosła 74 km/h. Wynik bardzo dobry, ale nie to jest najciekawsze. Otóż przekroczenie dwóch litrów spalania było bardzo trudne. Podczas dynamicznych jazd testowych średnie spalanie wyniosło 1,9l/100km. Jazda spokojna, na którą pozwalał silnik o charakterystyce wykazującej się wysoką elastycznością, dawała wyniki w granicach półtora litra.

Muszę przyznać się, że oddawałem ten wyglądający mało poważnie pojazd z żalem. Każdy, komu dałem się nim przejechać, był urzeczony równomierną pracą jednostki napędowej i dorośle brzmiącym wydechem oraz łatwością prowadzenia i obsługi. Nie ma się więc czemu dziwić, że jest przez tyle lat produkowany i nadal ma duże powodzenie. Jego wielkim plusem jest bardzo wysoka jakość wykonania i wykończenia, niskie spalanie i przystępna cena. ◀◀