

BARTON MOTORS FIGHTER

MOTOROWER
NA STERYDACH

MOTOROWER MA PRAWO JECHAĆ
NAJWYŻEJ 45 KM/H, JEDNAK
TRUDNO NA NASZYCH
DROGACH TAKI
PRAWOMYŚLNY
POJAZD SPOTKAĆ.





Prezentowany w teście jednoślada początkowo był takim właśnie zgodnym z prawem i homologacją motorowerem. Barton Fighter napędzany jest trwałym i oszczędnie gospodarującym paliwem silnikiem. Rodowód jego sięga 1958 roku, po raz pierwszy zastosowano go do napędu kultowej Hondy Cub. Mimo upływu prawie sześćdziesięciu lat nadal jest najbardziej ekonomiczną pięćdziesiątką na rynku motorowerowym. Stosowany jest do wielu pojazdów produkowanych w państwach azjatyckich. Barton Fighter, jak wiele podobnych motorowerów będących w ofercie polskich importerów, został wyprodukowany w Chinach. Trzeba zauważyć, że jakość produktów z Państwa Środka jest coraz lepsza. Jednak do ideału trochę im jeszcze brakuje. W testowanym motorowerze również można mieć pewne zastrzeżenia do jakości wykonania lub niektórych rozwiązań. Nie są to wady poważne, ale mogło być lepiej. Na pierwszy rzut oka widać nieładnie położony lakier. Niby zacieków brak, jednak patrząc na zbiornik paliwa, światło załamujące się na srebrnym metaliku powoduje

wrażenie, że jest nierówny. Na innych elementach mamy to samo.

Jeśli chodzi o niezbyt trafione rozwiązania techniczne – są typowe dla motorowerów Yamaski. Pierwsze, to trącający myszką przełącznik kierunkowskazów. Obsługa jego jest taka jak w Simsonach, Jawach itp. Po przesunięciu przełącznika pozostaje w tej pozycji i aby wyłączyć kierunkowskaz, należy go przesunąć ponownie do pozycji neutralnej, a nie jak obecnie nacisnąć. Służy również jako przełącznik świateł mijania i długich, co tylko komplikuje jego obsługę. Często zamiast wyłączyć kierunkowskaz, przelączamy światło.

Drugim rozwiązaniem rodem z dawnych czasów jest centralna podstawa. W motocyklach i motorowerach od ponad dwudziestu lat wystarczy nacisnąć na wystający pręt podstawki, a ten na zasadzie dźwigni pozwala na postawienie jednoślada z użyciem minimalnej siły. W naszym motorowerze trzeba po naciśnięciu owego pręta mocno ciągnąć za kierownicę i uchwyt przy kanapie, aby ustawić go na centralnej podstawie.

Na szczęście zalet jest nieco więcej. Zapewne młodzież znużona bezbiegowymi skutera-



ATTITUDE

CENA:
3799 zł

Importer:
BARTON MOTORS
41-709 Ruda Śląska
ul. Pokoju 1
tel.: 32 244 32 42

mi zaczęła tęsknić za motorowerem wyglądającym jak motocykl i mającym prawdziwą skrzynię biegów. Fighter jest takim jednośladem. Jego wygląd, wielkość oraz masa są porównywalne do małowitrazowych motocykli. Jak przystało na nakęda ma duży reflektor, dwie puszki zawierające prędkościomierz i obrotomierz oraz chromowane lusterka. Na długiej kanapie bez problemu wygodnie mieszczą się dwie osoby. Oczywiście średnica kół jest motocyklowa: z przodu osiemnaście, z tyłu szesnaście cali. Dzięki temu nie cierpimy tak przy zwiedzaniu wszystkich dziur w jezdni, jak ma to miejsce na skuterze o małych kółkach. Oba odlewane koła wyglądają bardzo lekko i estetycznie. Przy przednim widać hamulec tarczowy, którego zacisk jest wyposażony w zawór zmniejszający ciśnienie płynu hamulcowego w zaciśku w przypadku nagłego i mocnego naciśnięcia na dźwignię hamulca. To taka chińska wersja ABS, która na suchej nawierzchni jakoś działa, zaś na szutrze i tak można bez problemu przednie koło zablokować. Do napędu Fightera został zastosowany silniczek czterosuwowy o znamienitym rodowodzie. Podczas jazd testowych mieliśmy okazję sprawdzić jego możliwości w trzech wersjach – różnej mocy i osiągach. Pierwsza, to ta homologowana, czyli mająca blokadę prędkości. Druga to nadal 50 ccm, ale poz-

bawiona blokad. Trzecia to najprostszy tuning polegający na zmianie pojemności skokowej do 70 cm poprzez zmianę cylindra i tłoka. Aby nie zostać posądzonym o namawianie do przestępstwa, nadmieniam, że druga i trzecia wersja wymaga zmiany statusu pojazdu w dokumentach na motocykl, a od kierującego wymagane jest wówczas prawo jazdy kategorii A1 lub A.

Procedura uruchomienia silnika, niezależnie od wersji jest taka sama i można ją nazwać tra-

dycyjną. Otwieramy kranik paliwa, włączamy ssanie dźwignią umieszczoną na gaźniku, włączamy zapłon i naciskamy przycisk rozrusznika. Silnik zapalał zawsze od pierwszego obrotu wału korbowego i pracując na wolnych obrotach, charakteryzuje się bardzo wysoką kulturą. Po chwili przesuwamy dźwignię ssania do połowy. Teraz można rozpocząć jazdę, a po przejechaniu 500 – 750 metrów wyłączyć ssanie. Ponieważ dostęp

do dźwignienki ssania jest trochę utrudniony, lepiej to robić na postoju.

W przypadku Fightera technika jazdy nie jest jednak taka sama jak w oryginale, czyli w Hondzie Cub, ale jak zwykłym motocyklu. Fighter ma tradycyjne sprzęgło i układ biegów jak w motocyklach, czyli

jedynka do dołu, zaś pozostałe biegi do góry. Dynamika wersji zablokowanej nie jest najwyższych lotów. Choć motorower nie jest zawałdą, to na jezdni jest trochę za spokojny. Kierowcy samochodów ze zdziwieniem patrzają, czemu ten motocykl tak wolno jedzie? Fightera wię-



**BARTON Z SILNIKIEM 70 CCM
STAJE SIĘ NIEWIELKIM,
EKONOMICZNYM I TANIM
MOTOCYKLEM**



kszość myliła z lekkim motocyklem. Pewne braki w dynamice można nadrobić techniką jazdy. Motorower prowadzi się łatwo i dobrze, więc szybkie pokonywanie wiraży wprawnemu motorowierzycie nie powinno nastręczyć problemów. Prędkość maksymalna nieznacznie przekracza dopuszczalne prawem 45 km/h. Rekompensatą jest niewielkie spalanie nie przekraczające 2 l/100 km, co daje zasięg na jednym tankowaniu ok. 650 km. Przyszedł czas na zdjęcie blokady osiągow. Różnica jest odczuwalna zarówno w prędkości maksymalnej, jak i przyspieszeń w porównaniu do prawnymyślnego motoroweru. Fighter przyspiesza równo, miarowo osiągając na każdym biegu wyższe prędkości niż uprzednio. Oczywiście, wyprzedzenie odblokowanego skutera z silnikiem dwusuwowym jest tylko marzeniem. Prędkość podróżna to około 60 km/h, zaś maksymalna zaczęła przekraczać 70 km/h. Oczywiście według wskazań prędkościomierza. Średnie spalanie paliwa wzrosło bardzo nieznacznie i wyniosło 2,1 l/100 km. Zawieszenie nadal bez problemu daje radę. W końcu w tym podwoziu są również montowane silniki większe i mocniejsze, więc potencjał drzemający w podwoziu nie został wykorzystany nawet w połowie. Jazda z większymi prędkościami daje teraz więcej radości, szczególnie podczas pokonywania zakrętów. W ruchu miejskim nie jestem już najwolniejszy, oczywiście pod względem prędkości. Jeśli chodzi o przyspieszenia, nie jest źle, zazwyczaj kierowcy aut nie chcą się ścigać, więc jedziemy razem, a czasem nawet jestem z przodu.

Trzecia wersja. Motorower stał się w 100% motocyklem, jego



silnik po wymianie tłoka i cylindra o większej średnicy ma teraz pojemność skokową 70 ccm. Różnica jest bardzo duża, głównie w przyspieszeniach. Prędkość maksymalna jest niewiele wyższa, gdyż pozostawiono bez zmian przełożenie zewnętrzne. Prędkościomierz pokazał osiemdziesiąt. Jednak według wskazań obrotomierza widać, że obroty były wówczas sporo powyżej obrotów mocy maksymalnej. Ponadto powyżej 7500 obr./min wirbracje stawały się bardzo

odczuwalne. Dynamika jest teraz wysoka, nawet dwusuwowe pięćdziesiątki pozostawały w tyle. Wyprzedzanie wolniej poruszających się samochodów również stało się możliwe. Spalanie wzrosło do 2,7 l/100 km. Zapewne po zmianie przełożenia, prędkość maksymalna nieznacznie wzrosła, zaś silnik będzie osiągał ją przy niższych obrotach, więc spalanie będzie również mniejsze. Na seryjnym przełożeniu można było bez problemu ruszać z dwójki.

DANE TECHNICZNE

BARTON FIGHTER

SILNIK

Typ: czterosuwowy, chłodzony powietrzem
Układ: jednocylindrowy
Średnica x skok tłoka: 39,0 x 41,4 mm
Pojemność skokowa: 49,7 ccm
Moc maksymalna: 2,6 kW (3,5 KM) przy 8500 obr/min (z blokadą)
Zasilanie: gaźnik
Rozruch: elektryczny/nożny
Przeniesienie napędu: czterostopniowa manualna

PODWOZIE

Rama: stalowa rurowa
Zawieszenie przednie: teleskopowe
Zawieszenie tylne: wahacz wleczony, dwa elementy resorująco-tłumiące
Hamulec przedni: tarczowy
Hamulec tylny: bębnowy
Opony przód/ tył: 2.75-18/ 3,50-16

WYMIARY I MASY

Długość: 2060 mm
Szerokość: 800 mm
Wysokość: 1145 mm
Masa pojazdu: 102 kg
Zbiornik paliwa: 13 l

DANE EKSPLOATACYJNE

Prędkość maksymalna: 45 km/h (z blokadą)
Średnie zużycie paliwa: 2,1 l/100km

Barton Fighter, to wygodny i przyjemny w jeździe motorower. Doskonale nadaje się dla młodzieży chcącej jeździć pojazdem wyglądającym jak prawdziwy motocykl oraz dla dorosłych chcących mieć ekonomiczny i tani w eksploatacji jednoślada nadający się na dojazdy do pracy. Do szczęścia brakuje tylko zniwelowanie wad typu niedopracowana centralna podstawa, nieergonomiczny przełącznik kierunkowskazów, czy też nie najlepsze hamulce. ■