



Moderna Sachova interpretacija bicikala s pomoćnim motorom odlikuje se atraktivnim izgledom i buntovnim imenom. Pokreće ga rezervirani Hondin četverotaktni motor s 4-brzinskim mjenjačem



Povratak korijenima

PIŠE: **BORIS METIKOŠ**
FOTO: **ŽELJKO PUŠČENIK**

Pojačani bicikli s pomoćnim motorom bili su europski hit s početka 80-tih godina. Glavna karakteristika ovih vozila bio je okvir od cijevi, koji je vrlo često imao i ulogu spremnika goriva. Bili su krupniji od klasičnih bicikala s pomoćnim motorom i odlikovali su se sportskim izgledom.

U pravilu su imali mjenjač s više stupnjeva prijenosa, a brzine su se mijenjale nožnom polugom, kao i na pravim motociklima, što je bilo u suprotnosti s općom tendencijom uvođenja varijatora. Ostali karakteristični elementi bili su dugačko sjedalo s upravljač u obliku volovskih rogova.

U odnosu na tadašnje Vespe kao i na vrlo popularne replike cestovnih i enduro motocikala cijena im je bila mnogo niža, unatoč tome što su često bili opremljeni vrlo suvremenim tehničkim rješenjima, kao što su, primjerice, disk kočnice, elektropokretač, pa čak i hlađenje tekućinom. Dakako, svi su ti elementi i te kako doprinijeli njihovu uspjehu.

Naravno, na tržištu su se odmah pojavila i gotova rješenja za raznorazne dorade i "friziranja", tako da su ovi bicikli s pomoćnim motorom za tren oka mogli ostvariti performanse koje su ih trenutačno stavljale izvan zakona. No, vrijeme je prolazilo i skuteri su polako, ali sigurno preuzeli primat na tržištu, poslavši ova vozila u zaborav.

Nakon dosta vremena njemačka tvrtka Sach, sa sjedištem u Nürnbergu, odlučila je ponovo oživjeti već zaboravljenu klasu, ali, dakako, u suvremenijem stilu. Ono što je ostalo od izvorne verzije svakako je buntovnički duh ovih dvokolica, koje sasvim nepravedno nazivamo biciklima s pomoćnim motorom, osobito ako se ono o čemu govorimo zove MadAss, što u doslovnom prijevodu s engleskog znači "Luda Stražnjica" ili prikladnije rečeno "otkačeni stražnji kraj".

Srodstvo, iako daleko, s nekadašnjim biciklima s pomoćnim motorom odmah je vidljivo, iako je MadAss dosta atipičan i ima izrazitu osobnost nadahnutu linijama današnjih nakeda i streetfighter prerada.

Linije MadAssa 50 su spartanske, ali i agresivne, a tome uvelike pridonosi i čudan okvir od dvije cijevi, od kojih je središnja cijev ujedno i spremnik goriva u koji stane pet litara benzina. Neobično je riješen i stražnji kraj, odnosno sjedalo koje je postavljeno na repu minimalističkih dimenzija, a koji ujedno nosi i ispušnu cijev sportskog izgleda.

Atraktivno djeluje i stražnja vilica u obliku "banane", kao i položeni stražnji monoamortizer. Prednja vilica klasičnog je tipa i ima cijevi promjera 37 mm, a sustav kočenja je riješen s parom diskova, prednjim promjera 260 mm i stražnjim od 215 mm.

No, vizualno najatraktivniji elementi ovog vozila svakako su prednje svjetlo koje se sastoji od dvije polielipsoidne leće postavljene jedna iznad druge, par led dioda na stražnjem kraju, kao i oslonci za noge u stilu terenskih motocikala, a tu su još i reducirani digitalni instrumenti. Sve su to detalji s kojima MadAss izgleda poput pravog velikog motocikla.

Za pokretanje ovog "čuda" zadužen je Hondin zrakom hlađeni jednocilindrični četverotaktni motor zapremine 50 cm³ koji razvija snagu od 2,7 KS i zadovoljava Euro 2 norme. Isto tako, pogonski agregat je robustne, iako malo zastarjele, izrade i vrlo je pouzdan.

S obzirom na sve navedeno, vidljivo je da je Sachs MadAss 50 namijenjen prvenstveno najmlađima ili onima koji su u srcu još uvijek mladi.

Položaj za upravljačem ovog vozila negdje je na pola puta između bicikla s pomoćnim



Stražnja "banana" vilica radi u sprezi s jednostrukim amortizerom



Prednja vilica klasičnog tipa s cijevima promjera 37 mm. Prednje svijetlo prati najmodernije dizajnerske trendove, a sastoji se od dva reflektora koji su postavljeni jedan iznad drugog



Prednji disk promjera 260 mm na koji djeluju dvoklipne kočione čeljusti. Stražnji disk od 215 mm tako nema hidrauličnu, već mehaničku komandu. Ispušni sustav je izveden kao na današnjim najprestižnijim sportskim motociklima, ispod sjedala



CIJENA
1.099 EURA



Unatoč spartanskoj izvedbi, ne možemo reći da MadAssu nedostaje originalnosti



Iako je nadahnut nekadašnjim biciklima s pomoćnim motorom, obiluje neobičnim detaljima počevši od okvira, prednjeg svjetla i ispušnog sustava, sve do minimaliziranog sjedala i atraktivno izvedene stražnje vilice. Svjetla se sastoje od dva reflektora koji su postavljeni jedan iznad drugog

motorom i malog enduro motocikla, s time da je upravljač postavljen malo prenisko. Sjedalo je vrlo kratko, ali udobno, no, ono što ovo vozilo čini vrlo zabavnim su njegova robusna i čvrsta konstrukcija i mala težina od 89,5 kg.

Sukladno tome MadAss 50 možete voziti sportski, a i vožnja u terenskim uvjetima je vrlo dinamična. Naime, okvir i ovjes vrlo dobro amortiziraju neravnine, pod uvjetom, dakako, da se ne pretjera s akrobacijama. Sve u svemu, kakvu god podlogu izabrali, MadAss ne zahtijeva neko osobito iskustvo.

Što se motora tiče on nema neke osobite performanse. Najvjerojatnije je to zbog zakonskih ograničenja, no, i jedan "starac" poput Tomosovog APN 6 u vožnji pruža više. Tu je još i četverobrzinski mjenjač koji se odlikuje dosta kratkim prijenosnim odnosi-

ma, pogotovo prve dvije brzine, ali i otežanom, tvrdom, izmjenom stupnjeva. Još jedna primjedba odnosi se i na slabu mogućnost modulacije kočnica, odnosno, na dugi hod ručice, što se osobito primjećuje kod stražnje kočnice.

U svakom slučaju, MadAss će impresionirati mnoge, ako ne performansama, onda svakako svojom minimalizmom i jedinstvenim izgledom, kao i vrlo pristupačnom cijenom koja u Njemačkoj iznosi 1.099 Eura. Na žalost, proizvodi tvrtke Sachs na našem tržištu još uvijek nisu dostupni. ■



Predimenzionirana cjevasta konstrukcija i mala težina čine ovaj Sachov proizvod izuzetno zabavnim i lako upravljivim. Ipak, ne treba pretjerivati

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Obujam: 49,5 ccm
Razvod: jedna bregasta osovina i 2 ventila po cilindru
Hlađenje: zračno
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač
Mjenjač: 4 brzine
Okvir: čelični cjevasti
Ovjes: sprijeda klasična vilica; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom,
Gume: pred. 90/90-16, str. 120/80-16
Kočnice: naprijed jednostruki disk promjera 260 mm i čeljust sa 2 klipčića, straga disk od 215 mm i 1klipčić
Dimenzije (u mm) i težina: visina sjedala 865, osovinski razmak 1.235, težina 89,5 kg
Deklarirano: snaga - 2,7 ks (1,98 kW) pri 7.000 okr./min., max. okr. moment - 0,3 kgm (3,2 Nm) pri 4.300 okr./min.
Spremnik goriva: 4,6 l

+ osobnost, dizajn, okretnost, položaj vozača, težina

- tvrd, mjenjač, performanse, modulacija kočnica, komfor suvozača