

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ  
FOTO: MARKO GUZINA

**D**ok se Bombardierova obitelj radnih četverocikala brojem osnovnih modela i njihovih brojnih izvedenica proteklih godina umnažala po stopi nataliteta lako usporedivoj s onom u Indiji ili Kini, sportski se dio te iste loze dugo vremena dičio samo jednim imenom. U današnje vrijeme, kada svaki ozbiljniji proizvođač u svom sportskom asortimanu ima nekoliko modela raznoraznih zapremina, pomalo je čudno što se u Bombardieru nisu previše trudili iskoristiti pobjedničku reputaciju i imidž neuništivog borca DS 650, čiji se nadimak «Baja» u sportskim krugovima izgovara s posebnim poštovanjem, budući je svoju slavu stjecao na dakarskom reliju koji već tridesetak godina slovi kao najteži ispit za kombinaciju čovjeka i stroja.

Bit će da su se u Bombardieru dosad vodili onom da je kvaliteta važnija od kvantitete, tako da su ljubitelji ove marke morali malo čekati kako bi se ispunili svi potrebni uvjeti da se stečena slava i iskustvo pretoče u neki manji model poput ovdje predstavljenog četverocikla zapremine 250 ccm koji nosi logičnu oznaku DS 250. Jedan od glavnih razloga koji su priječili da «mali Baja» već ranije postane prino- vom u obitelji Bombardier, omdedavno preimenovanoj u Can-Am, jest činjenica da jedan uvodni model u svijet ozbiljnih quad-ova bez obzira na svoje kvalitete i neskriveni sportski duh ne može računati na tržišni uspjeh ukoliko se ne može pohvaliti i povoljnom cijenom. A to je uvjet kojeg Kanadani dosad nisu mogli ispuniti, barem ne na američkom kontinentu.

Pomoć su stoga potražili na drugoj strani Tihog oceana, točnije u dalekom Tajvanu, u kojem su svoj «Eldorado» za proizvodnju džepu ugodnijih četverocikala već ranije pronašli i neki drugi proizvođači poput Polarisa. S obzirom na to da se na Tajvanu novi proizvođači četverocikala pojavljuju kao gljive poslije kiše, izbor potencijalnih partnera ne bi trebao biti problem, no ugledan proizvođač poput Bombardiera ne može se povoditi samo za niskom cijenom proizvodnje, već mora voditi računa o primjerenosti kvalitete izrade. Izbor je tako pao na SYM, koji svojim skuterima već godinama dokazuje da povoljna cijena i kvalitetna izrada mogu ići ruku pod ruku, a njihov nedostatak višegodišnjeg iskustva u proizvodnji četverocikala ionako ne bi trebao biti problem, budući osnovnu konstrukciju vozila i know-how mogu osigurati sami Kanadani. Da stvar bude bolja, SYM je i sam prošle godine počeo proizvoditi četverocikle i već ima dobar pogonski agregat kojeg ugrađuje u model Quadlander 250, koji se bez puno mudrovanja može ugrađivati u

CIJENA  
42.997 kn



# Kanadska ptica skakačica

Nakon što smo proljetos proživjeli gotovo orgazmičko iskustvo za upravljačem DS-a 650, u ruke nam je došla i atraktivna 250-tica, koja se svojom karizmom i performansama ne može mjeriti s legendarnom Bajom, ali se zato odlikuje gotovo upola manjom cijenom i smirenijim karakterom. S obzirom na njegovo genetsko naslijeđe i sportski ustroj, nismo mogli odoljeti izazovima motocross staze na kojoj se DS ponosno borio pod kanadskim barjakom, iako ga srce vuče na Daleki Istok

DS 250. Dakle, sve se zgodno poklopilo i zvijezda je rođena.

Pa što je onda DS 250, naturalizirani Kanadanin ili autohtoni Tajvanac? Mjestom rođenja upisanim u rodni list, odnosno prometnu dozvolu, DS 250 je «globe-trotter» s Dalekog Istoka, no dušom i tijelom, ali i obiteljskim prezimenom Can-Am (djevojački: Bombardier) ovaj je četverocikl pravi Kanadanin. Kako bismo se i u

praksi uvjerali da DS u sebi nosi izvorne sjevernoameričke gene, te na najbolji mogući način potvrdili da je dostojan imena koje nosi, odveli smo ga na supercross stazu, jednako kao što smo to proljetos učinili s DS-om 650.

Ne trebamo posebno naglašavati da se DS 250 svojim performansama ne može mjeriti sa svojim starijim bratom, no svejedno je dokazao da je dovoljno sposoban za podnošenje

svih izazova koje pred njega može postaviti takvo borilište. Istini za vjelu, ekstremniji vozači mu ne bi zamjerili da ima još pokoju KS, no i postojeća je konjica sasvim dovoljna garancija da će DS biti izvor užitanci je svaki put kada se uhvatite u koštac sa zahtjevnim terenom ili natjecateljskom stazom.

Kao što smo već rekli, sam je agregat proizvod pameti tajvanskih inže-

njera i radi se o klasičnom tekućinom hladenom jednocilindrašu opremljenom s četiri ventila, koji u svojoj originalnoj verziji ugrađenoj u SYM-ov Quadlander 250 razvija 18 KS. Kao i za svoje ostale proizvode, Can-Am ne deklarira maksimalnu snagu, no sasvim je sigurno da ostvarene vrijednosti ne odstupaju previše od spomenutih brojki, posebno stoga što je vrlo blizu zakonska granica od 20 KS. Kao što

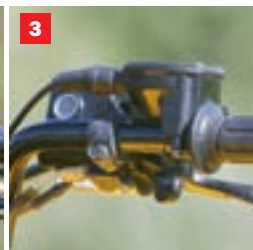
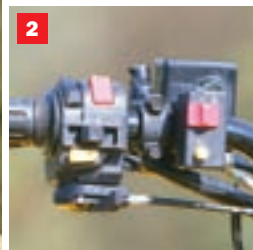
DS 250 je skuplji od većine svojih konkurenata, a to djelomično može opravdati svojim izraženijim sportskim ustrojem koji je lako uočljiv i pri pogledu straga



(1) Ploča s instrumentima se ne odlikuje pretjeranom maštovitošću ili obiljem informacija, ali je i više nego primjerena jednom sportskom četverociklu. S obzirom da je DS 250 opremljenom automatskim CVT mjenjačem, tu je i komplet korisnih kontrolnih žaruljica koje informiraju vozača da li će quad na dodir poluge gasa krenuti naprijed ili nazad, ili će, ako je u neutralu, ostati stajati na mjestu

(2) Lijeva je strana upravljača prebogata raznim prekidačima, uključujući i praktično smještenu polugu čoka

(3) S desne strane upravljača nalazi se i uobičajeno smještena poluga parkirne kočnice, koja na testiranom modelu nije bila dobro podešena





Zbog svoje relativno male širine Can-Am pri prebrzom prolasku oštrim zavojima može podići unutarnje kotače bez da ste pritom izloženi nekoj velikoj opasnosti od prevrtanja



◀ **Kočnice su primjerene performansama vozila, a jedina zamjerka odnosi sa na njihove malo pretvrde poluge**

smo već rekli, usporedbe s modelom DS 650 su iz razumljivih razloga sasvim neprimjerene, no manjak sirove brutalnosti ovaj model nadoknađuje svojom blagom naravi i lakoćom upravljanja, zbog čega uzrokuje osjetno manji stres kod samog vozača. Lakoći upravljanja doprinose i kompaktne dimenzije samog vozila, umjerena suha težina od 194 kg, kao i praktičan automatski CVT mjenjač. Iako bi netko mogao primijetiti da bi jednom ovakvom ozbiljnom sportskom quad-u sasvim dobro pristajao klasični mjenjač s brzinama, ugrađena automatika se odlikuje jednostavnošću, a uz to je opremljena i hodom unazad. Za odličnu upravljivost i zavidnu stabilnost u svim uvjetima svakako je zaslužan i ovjes dovoljno dugog hoda da kvalitetno upije sve neravnine koje se mogu naći na zahtjevnom terenu. Sama konstrukcija ovjesa ne donosi nikakve novine, budući se prednji kraj četverocikla oslanja na dvostruka poprečna A-ramena uparena s amortizerima kojima se može podešavati predopterećenje, dok se na stražnjem kraju nalazi klasična vilica s monoamortizerom, koja također

◀ **Dobar pogonski agregat preuzet je sa SYM-ovog četverocikla i pruža performanse koje su sasvim u okvirima klase**

nudi mogućnost podešavanja predopterećenja. Budući se radi o serijskim elementima, jasno

je da je ovjes ipak podložan određenim ograničenjima, pa se tako nakon nekoliko žešće odvoženih krugova počinje osjećati izvjesni «umor», koji se najviše očituje kod žešćih doskoka, kada «pregrijani» amortizeri prelagano dolaze do kraja svog hoda. Ta sasvim očekivana pojava nije nam uspjela pokvariti sva ona zadovoljstva koja proizlaze iz činjenice da se uz već spomenutu lakoću upravljanja ovaj quad

na supercross stazi može pohvaliti i time da ga je doista lako pripremiti i namjestiti za najrazličitije vrste skokova, kao i time da u svakom trenutku na vozača prenosi osjećaj sigurnosti, kako u zraku, tako i prilikom doskoka. Onim pak zahtjevnijim korisnicima, koji u svakom trenutku žele izvlačiti maksimum atletske sposobnosti iz ovog četverocikla, preporučamo ugradnju racing elemenata ovjesa, u

**Sva se zabavna proklizavanja stražnjeg kraja lako kontroliraju igranjem s upravljačem i polugom gasa**





moju legalno registrirati bez ikakvih «kemijanja» i stavljanja blokada. Sa svojih dvadesetak «konja» DS 250 ne pruža neka suluda ubrzanja, ali će zato bez problema prilikom kretanja s mjesta iza sebe ostaviti većinu ostalih sudionika u prometu, a maksimalna brzina koja iznosi otprilike 75 do 80 km/h znači da ćete bez većih problema moći pratiti i ritam nešto bržeg prometa. Sveukupno, performanse nisu pretjerano impresivne, ali su dovoljne, kako za terensku, tako i za cestovnu vožnju i unutar su raspona tolerancije koji vrijedi i za većinu konkurentnih modela iste zapremine.

Sličnu nam priču pričaju i kočnice, koje same po sebi nisu ništa posebno, ali su sasvim dovoljne za vozilo takve snage i težine. Same poluge su malo pretvrde, ali svejedno nisu prešle granicu dobrog ukusa, tako da se još uvijek mogu dovoljno dobro dozirati bez da prelagano blokiraju i tako uzrokuju gubljenje pravca. Određeno odstupanje od zamišljene putanje je svejedno moguće, no ono nema veze s kočnicama, već je u prvom redu posljedica izrazito terenskih guma opremljenih čepovima, koje ne mogu kvalitetno zagristi asfaltnu podlogu te stoga uzrokuju nestašluk prednjeg kraja, koji će na ulasku u raskrižje rado prokliziti preko iscrtane horizontalne signalizacije.

Ono što bi vas u takvoj «urbanoj» upotrebi moglo doista zasmetati su izražene vibracije koje se javljaju pri većim brzinama, a posebno se osjete na upravljaču. Izuzmemo li taj neugodni detalj, udobnost je zadovoljavajuća, a ima i sasvim dovoljno mjesta s obzirom na to da se radi o četverociklu koji se ne proteže previše ni u dužinu niti u širinu. Takva kompaktna građa s druge strane povećava njegovu uporabnu vrijednost prilikom probijanja kroz gusti gradski promet, budući se može provlačiti između automobila gotovo jednakom spretnošću kao i neki malo veći motocikl. Kada stvari stvarno zaguste, nije na odmet ni agresivan izgled, zbog kojeg će vam mnogi vozači iz čiste radoznalosti ostavljati slobodan prostor, kako bi iz neposredne blizine mogli promotriti ovog atraktivnog «terenca». A kako to već obično biva kod vozila ove vrste, DS 250 je najupečatljiviji pri pogledu sprijeda, budući mu kombinacija agresivnih prednjih oplata, visoko podignutih blatobrana i isturenog hladnjaka rashladne tekućine daje opaki izgled, dok mu istovremeno okrugla prednja svjetla u kombinaciji s pokazivačima smjera izvedenim u obliku obrva daju specifičnu dozu simpatičnosti.

Bez obzira na to jeste li samo radoznali vozač automobila ili stvarni ljubitelj ove vrste vozila, u ljudskoj je prirodi da se pri pogledu na sve što je oku atraktivno pitate koliko to sve zapravo košta. S obzirom da su Kanadani

**DS 250 se odlikuje lakoćom izvođenja skokova i mirnoćom pri doskoku**



'potegnuli' skroz na drugi kraj svijeta kako bi mogli ponuditi što konkurentniji četverocikl, s istaknutom cijenom od 42.997 kuna DS 250 se i ne čini nešto posebno jeftinim. Samo je mrvicu povoljniji od SYM-ovog Quadlandera, od kojeg je preuzeo pogonski agregat, ali je istovremeno skuplji od većine ostalih sportskih 250-tica predvođenih Kymcom KXR. Istini za volju, DS je istovremeno i osjetno sportskiji od većine konkurenata slične zapremine, ne toliko svojim performansama, koje su sasvim prosječne, koliko nešto izraženijim «hard» karakterom, koji ga čini spretnim alatom za zahtjevniju sportsku vožnju.

Predstavljanjem DS-a 250 Can-Am ne samo da je proširio krug potencijalnih kupaca, već je istovremeno stvorio kvalitetnu i relativno pristupačnu bazu na kojoj se mogu «odgajati» vjerni potrošači koji bi danas sutra mogli razmišljati o kupnji snažnijeg quad-a iz iste kuće. Ta priča o postupnom napredovanju sa slabijih na snažnije modele uskoro će imati još više smisla, budući se šuška o još jednom «sportašu» zapremine 450 ccm, a nedavno je predstavljeno i monstruozni Renegade 800, koji se osim moćnim V2 pogonskim agregatom diči i za jednog sportaša neuobičajenim pogonom na sva četiri kotača. Dakle, ako vas privlače snažni i izdržljivi četverocikli poznate marke, a bojite se da još uvijek nemate dovoljno iskustva i hrabrosti za hvatanje u koštac s velikim zapreminama, onda upravo DS 250 predstavlja optimalnu

ulaznicu u svijet Can-Am četverocikala, u kojem su dosad privilegiju biranja imali samo ljubitelji radnih strojeva, a od sada tu istu povlasticu mogu uživati i svi ljubitelji angažirane sportske vožnje na četiri kotača, kao i svi oni koji su spremni pretrpjeti malo surovog prizemljenja kojeg sa sobom donosi poneki doskok, kako bi bili u prilici osjetiti sve radosti letenja koje sa sobom nosi svaki skok. ■

#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jednocilindrični, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 71 x 63 mm
<b>Obujam:</b> 249,4 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 10,5:1
<b>Razvod:</b> četiri ventila, jedna bregasta osovina
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> rasplinjač, Kehin PTG 23
<b>Spojka:</b> automatska centrifugalna
<b>Mjenjač:</b> CVT
<b>ovjes:</b> naprijed dvostruka poprečna ramena, hod 140 mm; straža klasična vilica s monoamortizerom, hod 170 mm
<b>Gume:</b> prednje 22x7-10, stražnje 20x11-9
<b>Kočnice:</b> naprijed dva diska, straža jedan disk
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 1.830, širina 1.030, visina 1.105, visina sjedala 800, osovinski razmak 1.187, težina 194 kg
<b>Deklarirano:</b> max. okr. moment 20 Nm pri 5.500 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 12 l

**+** lakoća upravljanja, vozna svojstva, terenska vožnja, mogućnost registracije

**-** vibracije, cijena

prvom redu stražnjeg amortizera, ili barem upotrebu gušćeg ulja otpornijeg na pregrijavanje.

Osim stabilnosti u zraku, ovaj se quad odlikuje i zavidnom stabilnošću prilikom konvencionalne jurnjave po tlu, iako zbog ne pretjerano širokog traga kotača pri brzom prolasku oštrijim zavojima povremeno morate računati na podizanje unutarnjih kotača, bez da ste pritom izloženi nekoj velikoj opasnosti od prevrtanja. Sastavni dio brze vožnje je i proklizavanje stražnjeg kraja, a to je još jedno područje u kojem ovaj Can-Am potvrđuje kvalitetu svoje konstrukcije, budući se sva «bježanja» lako i zabavno korigiraju dodavanjem upravljača i preciznim igranjem s polugom gasa. U stvari, jedina pojedinost koja nam je kidala živce tijekom druženja na supercross stazi bio je istegnuti lanac koji je prilikom doskoka znao ispasti s lančanika, no vjerujemo da je taj «feler» u manjoj mjeri posljedica neke greške u konstrukciji ili manjkavosti završne obrade, a u većoj mjeri rezultat neadekvatnog održavanja i velikog broja prijeđenih kilometara koje je DS skupio na svoj konto prije negoli je došao u naše ruke.

Iako smo se u dosadašnjem dijelu priče uglavnom bavili kvalitetama koje DS prikazuje na zatvorenim borilištima, nemojte misliti da je uporaba ovog vozila ograničena samo na takvu vrstu primjene. Štoviše, «mali Baja» se pokazao zahvalnim suputnikom i u svakodnevnom prometu, između ostalog i stoga što ova 250-ica spada u onu kategoriju četverocikala koji se