

ODES 650S Pathcross - najmniejszy z wielkich ATV daje radę



Źródło: FB AJ Elert Moto Media

Nowość ?

Ostatnio na rynku największych quadów pojawił się przedstawiciel dość niespotykanej w świecie największych quadów pojemności, a mianowicie 650 cm³. Od jakiegoś czasu zastanawiam się nad nowym pojazdem, więc z ciekawością pojechałem obejrzeć i sprawdzić możliwości najmniejszego z wielkich, tj. Odesa 650 Max Pro.

Zaprzyjaźniony sprzedawca posiadał na stanie Odesy we wszystkich, to jest w 3 wariantach pojemności oraz oczywiście w dwóch wersjach długości. Nie ukrywam, że mój budżet nie zakładał zakupu pojazdu w wersji 800 cm³, a tym bardziej 1000 cm³. Moje skromne oszczędności wspomagane kredytem czyli w sumie ok. 38 tys. zł. pozwalają na zakup markowej jedno cylindrowej pięćsetki, więc możliwość ewentualnego zakupu w podobnym budżecie pojazdu dwucylindrowego wydała mi się wyjątkowo atrakcyjna. Wg. dealera i importera 650tka to pojazd do wszystkiego. Może holować. Może jeździć w terenie. Jest mocny i wygodny. Występuje w wersji dłuższej i krótkiej oraz może być wyposażony we wspomaganie kierownicy.



Przód pojazdu z mocnym „kangurem” oraz standardowymi lampami LED. Wyciągarka w komplecie.

Moja uwaga skupiła się na najbardziej atrakcyjnym cenowo modelu S czyli krótkim, bez wspomagania, gdyż był on wyceniony jako najtańszy z Odesów i w zasadzie cenowo wygrywał bezpośrednio z dostępnymi w salonie pięćsetkami.



Szybkościomierz i obrotomierz ze wskazówkami oraz centralny wyświetlacz LED dostarcza komplet informacji i jest czytelny.

Nie klęka ?

Pytanie czy najmniejszy z Odesów da radę w konfrontacji z jednocylindrowką? Wg. danych technicznych Odes jest kilkadziesiąt kilogramów cięższy od 500tki, jednak posiada dobre 15-20 koni mocy więcej. W jeździe terenowej nie tylko moc ma znaczenie, ale również moment obrotowy i ten powyżej 62 nm stanowczo daje radę, szczególnie iż dwucylindrowy silnik wyjątkowo równo oddaje moc i od wolnych obrotów przyspiesza płynnie. Co ważne moment obrotowy jest dostępny od niskich obrotów, tak więc nie musimy utrzymywać maszyny w górnym zakresie obrotowym silnika, co w przypadku przekładni cvt pozwala po prostu większość tras terenowych przejechać przy użyciu biegu H. Oczywiście do dyspozycji mamy także biegi terenowe L czyli z reduktorem oraz w przypadku naprawdę ciężkiego terenu napęd 4x4 i nawet blokadę przedniego mostu.



Łatwo dostępny wlew paliwa. Gniazdo zapalniczki oraz USB w standardzie.

Pierwsze wrażenie jest jak najbardziej pozytywne, gdyż patrząc na pojazd bardzo masywny i wzbudzający zaufanie. W porównaniu do stojących w pobliżu pięćsetek, najmniejszy silnikowo Odes wydaje się być bardzo poważnym, a nawet profesjonalnym sprzętem, wobec trochę zabawkowych przedstawicieli jednocylindrowych 500tek. Dokładniejsze oględziny potwierdzają fakt, że pojazd został zbudowany z myślą o ciężkiej pracy jako ciągnik (homologacja drogowa jako traktor), co oczywiście dobrze rokuje, jeśli zamierzamy po tzw. ciężkiej pracy wykorzystać naszego quada do jazdy powiedzmy rekreacyjno - sportowych lub przewozowych. Wszystkie elementy zawieszenia, amortyzatory i inne części pod plastikową karoserią wydają się być grubsze i masywniejsze od tych spotykanych w 500tkach, a nawet w konkurencyjnych maszynach dwucylindrowych.



650tka z każdej perspektywy wygląda poważnie i profesjonalnie. Tylne orurowanie, alufelgi i hak w standardzie.

Niezniszczalny ?

Po dokładnym obejrzeniu naszej 650tki okazało się, że w zasadzie nie można znaleźć różnic między 650tką, a dostępnymi w salonie Odesami o większej pojemności. Czyżby oznaczało to, że producent umieścił różne silniki w tej samej „budzie”. Wygląda na to że tak i bardzo dobrze wróży na trwałość 650tki w trakcie długotrwałego lub intensywnego użytkowania, gdyż jeśli podwozie i napęd dadzą radę w prawie 100 konnej tysiącce, to pewnie będą niezniszczalne w słabszej prawie o połowę 650tce.



Mini schowek z tyłu pojazdu. Dobre miejsce na narzędzia i linkę. Tylne lampy LED.

Krótkie jazdy po okolicy nie pozwoliły w pełni wykorzystać mocy i zdolności terenowych pojazdu, lecz i tak muszę stwierdzić, że nasz pojazd okazał się bardzo mocny. Subiektywnie oceniam, że jest o wiele mocniejszy od każdej 500tki. Większa waga jest z pewnością skompensowana przez mocny silnik. Basowe brzmienie silnika jest urzekające i na próżno szukać tego doznania w pojazdach jednocylindrowych.

Wydaje się, że w przedziale cenowym do 40 000 złotych pojawił się nowy lider, a ja już nie mogę się doczekać odbioru swojej własnej maszyny.

Do zobaczenia w terenie !!!