

GOES COBALT EPS

EURO 4 GÖR UNDER



De nya reglerna gör fyrhjulingarna tystare och mer harmoniska.

TEXT STEFAN SUND | FOTO ANN-SOFIE SUND

Nya Goes Cobalt går att få som antingen väg- eller terrängregistrerad och visar upp en riktigt rapp motor under provkörningarna.

EURO 4

Cobalt hyser en 495 kubik stor motor i samma chassi som den mindre Goes Iron och finns i två modeller då den även går att få som den större MAX-versionen. Vill man ha lite mer lull-lull erbjuder man även en Alu-version med just aluminiumfälgar och då en röd färgsättning. Vi provkörde dock den svarta modellen med plåtfälgar. Nya Euro 4 innebär att Cobalt fått en

diffad bakaxel och att den är tystare samt miljövänligare. Det är saker som visade sig ge maskinen mer fördelar än nackdelar. Att på elektrisk väg kunna diffa även bakaxeln och få enhjulsdrift är utmärkt på känsligt underlag och dessutom blir maskinen betydligt snabbare i högre farter och sliter mindre däck!

Om en maskin ska bli tystare och miljövänligare brukar den även ha en tendens att bli lite tråkigare att köra, men döm av vår förvåning så känns den grym även på den punkten. Visst är den lite tystare, vilket bara är behagligt, men motorn går

också riktigt jämnt och fint. Trycker man sedan in tummen ordentligt så händer det grejor, det här är bland det piggaste vi kört i den här kubiklassen! Även bromsarna behöver stå pall för de nya reglerna vilket bara gör gott för de flesta fyrhjulingarna som brukar kunna ha lite väl klena doningar. En detalj vi verkligen gillade på Cobalt var att man placerat fotbromsen lite högre så att foten får plats under och på så sätt inte är i vägen och orsakar att man bromsar av misstag.

När Can-Am hade en 500-kubikare låg den alltid i topp när det gällde hästkrafter med runt 40 hästar i stallet. Den motorn var



Smidig förvaring i höger framskärm försedd med 12V-uttag!

Även på vänster framskärm hittar vi ett 12V-uttag.



Under dynan finns dock ingen förvaringsmöjlighet att tillgå.



Markfrigången uppmättes till hel 31 centimeter, 2,5 centimeter bättre än vad tillverkaren anger.



Växlarna trillar på plats utan problem, även om det till en början var svårt att hitta L-läget.



Skivbromsar runt om och en mekanisk P-broms.



Fjädringen var inget som man direkt tänkte på så den måste ha varit bra, det vill säga mjuk och följsam.



Självklart sitter dragkulan på plats, men dubbla utblås har den inte även om det ser ut så.



Motorbromsen och bromsarna jobbar bra i nedförsluten bara underlaget sitter fast...

en V-Twin, Cobalt förlitar sig istället på en cylinder, SOHC, 4 ventiler med insprutning och är alltså nästan lika stark med sina 37 hästar vid 6750 varv.

UTRUSTNING

Den modellen vi körde hade som sagt plåtföljare och var gjord för terrängen. Trots detta är det inte mycket man behöver sakna, först och främst har den servostyrning men också mycket annat. Fram hittar vi en vinsch, handtagsskydd sitter på plats, P-broms, förvaringsfack samt två lastrack och en dragkula bak.

Växlarna är placerade i ett rakt mönster och den är lättväxlad, däremot går det att växla förbi L-läget vilket kan irritera lite tills man vant sig. Alla växellägen man vill ha finns där och just L-läget känns lagom lågt för uppgifterna man kan ställas inför. Övriga reglage känns bekanta och sitter där de

ska. Det som är nytt på styret är däremot reglaget för att diffa även bakaxeln. Det sitter nu en ny blå knapp på hjuldriftsreglaget där man sköter detta elektroniskt. Displayen är en större digital sak där man får reda på det mesta man behöver veta om statusen på fyrhjulingen. Under våran provkörning beslöt den sig dock för att sluta visa hastigheten vilket kanske inte är så kul om man kör på vägen. Säkerligen dock något som åtgärdas utan problem av återförsäljaren då maskinen har 3 års garanti.

ATT KÖRA

När vi svänger ut på vägen märks det lite skillnad om man väljer att diffa bakaxeln eller inte. Den blir helt klart mer följsam och lugnare med en öppen diff även bak. Vid inbromsningarna biter bromsarna, en vid varje hjul, bra utan att låsa hjulen och även motorbromsen tar så där lagom mycket. Här kan även motorn andas ut ordentligt

och släppa lös de 37 hästarna ur stallet. Även variatorn är med på noterna och gillar när man kör lite sportigare. Man sitter dessutom väldigt bekvämt bakom styret där man i lugn och ro kan lyssna på den fina motorgången.

Ännu roligare blir det när vi svänger av till den närliggande testbanan i jord. Här känner man hur smidigt maskinen följer förarens intentioner och trots att den har en ordentlig markfrigång tiltar den inte speciellt mycket i kurvorna, kanske tack vare bra dämpare och sitt förhållandevis lilla yttre. Inne i skogen gör den också som man vill utan att knorra. Det enda som egentligen kräver lite tillvänjning är den sportiga variatorn som behöver en känslig tumme med L-växeln i. Maskinen känns smidig och även här upplevs den inte som tippig. Just markfrigången mäter ändå sina modiga 31 centimeter vilket gör att man kan köra så



**”PIGGASTE
500:AN?!”**



Allt man behöver i reglageväg sitter på plats. Handtagen är lite fetare och ganska sköna att hålla i.



På höger sida sitter det nya blåa reglaget för att kunna diffa hjuldriften även bak på maskinen.



Den helt digitala displayen visar tydligt informationen tillsammans med många varningslampor.



Fotstegen har bra fäste vid fotpinnen men inget på kanterna. Storleken är dock helt ok.



Även handtagsskydd sitter som standard på Cobalt och även EPS.



Cobalt gör sig riktigt bra ute på vägen också där den kan utnyttja sin kraft på bästa sätt.

gott som överallt. Svängraden ligger enligt våra mätningar på 4,25 meter vilket är helt okej även om det inte är i toppen av listan. När vi står framför något som kan liknas vid ett grusigt stup får även motorbromsen visa vad den går för. Lite spännande blev det när stenar och grus bestämde sig för att rulla nedför branten men ner kommer man ju alltid.

SUMMERING

Om man ser till priset på Cobalt känns det

som man får mycket hjuling för pengarna och som gräddes på moset gott om kraft i motorn. Även kvaliteten kändes övertygande och alla reglage fungerade som önskat, förutom hastighetsmätaren då. Dessa lite billigare ATV:er befäster verkligen sin ställning som ett alternativ till de mer etablerade japanska och nordamerikanska märkena.

Motor

Typ:	1 cylinder, vätskekyld, 4-takt, SOHC
Volym cm³:	495
Borrning/slag mm:	91x76
Bränslesystem:	EFI Bosch
Smörjning:	Våtsump
Generator:	-
Tändning:	Integrerad
Uppg. effekt/varv:	27Kw/37Hk@6750
Uppg. vrid/varv:	39Nm@5000
Transmission:	Automatisk
Växellåda:	Hög, Låg, Neutral, Back, Parkering
Koppling:	CVT
Hjuldrift:	2-4WD, elektronisk diffspärr fram&bak
Bromsar fram:	Hydrauliska skivbromsar
Bromsar bak:	Hydrauliska skivbromsar

Chassi

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg fram mm:	-
Bakfjädring:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg bak mm:	-
Hjulbas mm:	1280
Sitthöjd mm:	955
Markfrigång mm:	285 (310)
LLxBxH mm:	2130x1170x1120
Däck fram:	25x8-12 CST ABUZZ
Däck bak:	25x10-12 CST ABUZZ
Uppg. vikt torr kg:	351
Tankvolym liter:	18
Svängradie m:	4,25

Att äga

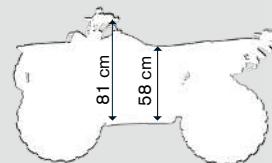
Pris:	72.900:- (Väg + 3.000:-)
Färg:	Svart
Generalagent:	Dealy Sweden AB, www.goessverige.se

Registreringsform

Väg / Terräng

Utrustning

Servo:	✓
2wd / 4wd:	✓ / ✓
Diffiås:	✓
Start El / Manuell:	✓ / -
Växellåda Aut. / Man:	✓ / -
Insprutning:	✓
Dragkrok:	✓
Vinsch fram / bak:	✓ / -
12V-uttag:	✓
Instrumentering Analog / Digital:	- / ✓
Fälgar stål / alu:	✓ / -
Skyddsbåge fram / bak:	✓ / -
Lastrack fram / bak:	✓ / ✓
Hasplåt plast / alu:	✓ / -
A-armsskydd fram / bak:	✓ / ✓
Handskydd:	✓
Skärmbreddare:	-
Förvaringsfack:	✓
Styrlås / startspärr:	- / -
Passagerare:	-
Ryggstöd:	-
Handtagsvärme:	-
Lastflak:	-
Säkerhetsbälte:	-
Dörrar:	-
Vindruta:	-
Tak:	-
Skyddsnet:	-



Högt placerad fotbroms som aldrig är i vägen för foten när man kör.