

## BOROSSi Joyner BB 650 UV 4x4



All inclusive:  
Viel Zubehör und  
Homologation direkt ab Werk.

**Nur gut geklont oder eine echte Alternative? Das UTV von Borossi polarisiert die Fans. Der Zweizylinder-Motor und die Ausstattungsvarianten, sowie das Schaltgetriebe deuten jedenfalls auf eigene Konzepte bei der Umsetzung des Themas hin.**

Klar! China hat nicht lange auf sich warten lassen. Seit die Side-by-Sides in den USA erste Verkaufserfolge erzielen, wollen die Verkaufsstrategen aus dem Reich der Mitte ihr Stück vom

## China-Kracher

Kuchen ab haben. Dabei könnten die Konstrukteure durchaus auf Antriebskonzepte ihrer ATV zurückgreifen. Bei Borossi tat man dies nicht. Ein wassergekühlter Zweizylinder-Reihenmotor mit 20,6 kW - also knapp 30 PS - treibt das Fernost-UTV an. Sonorer, angenehmer Sound blubbert aus dem dicken Auspuff. Bedienelemente wie beim Auto schaffen Vertrautheit in

der geräumigen Kommandozentrale. Vor allem auch dadurch, dass die Pedalerie wegen des Viergang-Schalt-Getriebes an einen gebräuchlichen PKW erinnert. Ebenso die herkömmliche Handbremse. Unser Testfahrzeug verfügt sogar über ein Autoradio und Handschuhfach in der komplett ausgestatteten Kabine mit Stofftüren. Verbundglasscheibe - wie beim PKW -

schützt vor Dreck und Ästen im Gelände. Optional ist ein Scheibenwischer erhältlich. Einziges Manko der Vollausstattung: Bullenhitze bei Sonnenschein. Damit empfiehlt sich die Kabine als Schlechtwetterlösung. Aber schon das Basismodell kommt interessant daher. Pulverbeschichteter Rahmen und Ladefläche sowie die komplette Elektrik mit wasserfesten Superseal Steckern. Die Straßenzulassung gibt's in der "onroad" genannten Version obendrein. Fahrbereit wiegt das UTV 620 Kilo. Das sind gleich 105 mehr als Yamaha's Rhino. Zuladen darf man je nach Version bis zu 600 Kilo. In der zugelassenen Variante immerhin 400. Ein Topp-Wert in der Klasse, der nur vom Kubota übertroffen wird. Den Unterschied machen die homologierten Reifentypen. Die freizeitorientierten Aspiranten bringen es auf weniger als die Hälfte der Zuladung. Etwas träge zieht das Fahrzeug an. Der erste Gang ist sehr kurz übersetzt. Gedacht ist er als reiner Geländegang. Einmal in Schwung, erreicht der Chinese aber locker seine Endgeschwindigkeit von knapp 70 km/h. Im Gelände hilft der zu-



Einsatzbereit: Der Geräteträger bietet viele Möglichkeiten. Hier nimmt er die Seilwinde auf.

**MOTOR** flüssiggekühlter  
Zweizylinder, 4-Takt Motor

**HUBRAUM** 664 ccm

**LEISTUNG** 20,6 kW / 28 PS

**GETRIEBE** 4 Gänge + R

**REIFEN** vorne 25x8-12, hinten  
25x10-12

**BREMSEN** 4 hydraulische Schei-  
ben

**FAHRZEUGLÄNGE** 2950 mm

**FAHRZEUGBREITE** 1580 mm

**FAHRZEUGHÖHE** 1830 mm

**LEERGEWICHT** 605 kg

**TANKINHALT** 25 Liter

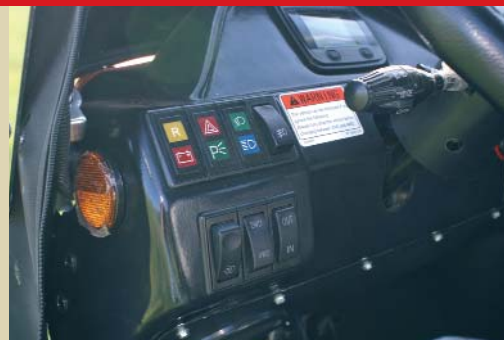
**PREIS** 7.790 Euro

**BEZUGSQUELLE**

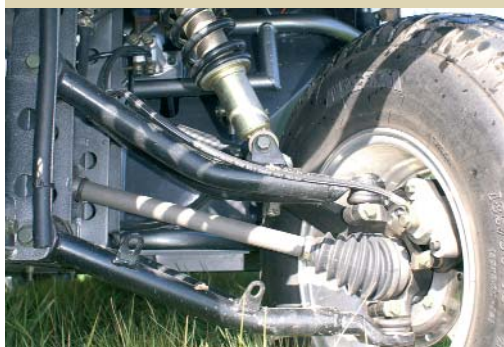
Borossi Motors LTD  
Wenzendorfer Str. 9  
21244 Buchholz  
Tel.: +49/(0)4181/2184-30  
www.borossi.de



**UTV-Unikat:**  
Zweizylinder-Motor mit Viergangschaltung.



**Alles da:**  
Allrad zuschaltbar.



**Straff:**  
Das Fahrwerk ist stramm abgestimmt.



**Schick auf die Gass:**  
Alu-Felgen der Straßenversion.

schaltbare Allradantrieb weiter. In dieser Fahrstufe schafft das Gerät durchaus auch steilere Streckenabschnitte. Das Getriebe schaltet sich hakelig. Die optisch zwar netten Alu-Felgen und die Straßenbereifung sind für den Off-Road-Fahrer wenig empfehlenswert. Schon auf leicht feuchten Waldwegen sitzt das Profil schnell zu. Hier empfehlen wir die optionalen Stollenreifen. Gleichzeitig schiebt der Joyner stark über die Vorderäder. Daran hat sich der Fahrer zu gewöhnen. Der Wendekreis ist ebenfalls größer als der der Konkurrenz. In engen Kehren mussten wir öfters zurück set-

zen, da unser Testmodell nicht mit dem ebenfalls erhältlichen Hinterachsdifferential ausgestattet war. Arbeiter finden vorne wie hinten einen Geräteträger mit Vierkantaufnahme. Wir durften die Seilwinde ausprobieren und retteten einen havarierten Testkandidaten aus seiner misslichen Lage im Unterholz. Günstigerweise ist

die Seilwinde sowohl am Heck, als auch vorne montierbar. Beim Fahren mit dieser muss man jedoch Einschränkungen hinnehmen. Die Überhänge sind deutlich größer und das Fahrzeug setzt auf. Da die Montage aber schnell vonstatten geht, ist das Manko verzeihlich. Das gesamte Fahrwerk ist hart abgestimmt. Deutlich meldet es dem Fahrer

den Zustand des grade befahrenen Untergrundes. Die Bodfreiheit ist gut, Antriebseinheit und Motor liegen geschützt in der Rahmenkonstruktion. Ist auch das Design leicht an den Rhino angelehnt, so verfolgt Borossi tatsächlich einen eigenen Weg im UTV-Segment. Über die gefundenen Schwächen tröstet der absolute Knallerpreis von rund 7.700 Euro etwas hinweg. Den Joyner behalten wir jedenfalls im Auge und stellen ihn bald einer größeren Herausforderung. Wie seinerzeit den Rhino während unserer Alpenpassage. ■



**Mach dich nacklich:** Borossi im Serientrimm ohne Anbauteile und Zubehör.



**Testfahrzeug:** Wir fahren den Borossi in "Onroad"-Version mit Kabine und Dachgepäckträger.



**Volles Programm:** Die Chinesen decken mit Ihrer Produktion jede Nische ab.