

USPOREDNI TEST | CPI Crab 100 | SMC ATV-170 CC SPORT |

Četiri kotača mogu biti itekako zabavna, vožnja njima vrlo razigrana, ali uz jedan uvjet: da je samo nebo iznad glave. Ipak, ne podcjenjujte ova vozila jer zabava može biti vrlo vrlo nestabilna. Konačno je i u Hrvatskoj dozvoljena homologacija u svijetu već dugo prisutnih quadova. Prateći u stopu postupke zakonodavca, donosimo vam prvi pravi usporedni test tih neobičnih vozila.



PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ

Svi vam govore da ste dijete i da se nikad nećete uozbiljiti. Nije vam nikad mirisao dosadni svijet odraslih u kojem svi pričaju samo o politici, malim plaćama i vremenskim prognozama. Pubertetlija koji još uvijek čuči negdje u vama stalno vas tjera da radite nešto što ne doliči vašim godinama. Volite miris benzina i lučenje adrenalina, ali još niste sigurni da ste našli baš ono nešto što vas pogađa u žicu. Volite motocikle i željeli biste probati nešto novo i opasno.

Ne tražite dalje, vozila koja predstavljamo u ovom testu mogla bi biti sasvim po vašoj mjeri.

S vozilima Quad ili ATV uvodno smo

vas upoznali prije godinu dana, nakon zimskog druženja s bogatim Talijanima koji su svoje quadove nemilice tjeroali snijegom pokrivenim šumama i gorama. U međuvremenu je naš zakonodavac bio široke ruke i napokon omogućio homologaciju tih zanimljivih vozila na našem tlu. Zakonodavca su u stopu pratili i jezikoslovci tako da se od sada takva vozila odazivaju na hrvatsku kovanicu četverocikl. Istina, maksimalna snaga im je zakonom ograničena na 15 KW, no i to je dovoljno za ugodnu zabavu, a na tržištu se već pojavljuju i snažniji modeli kojima je posebnim kitovima prigušena snaga kako bi udovoljili uvjetima za homologaciju.

Nove zakone u stopu prati i Moto Puls, tako da ćete odsada povremeno moći čitati testove četverocikala koji se prodaju na našem tržištu. Za početak smo napravili jedan usporedni test financijski prihvatljivih sportskih quadova koji su idealni za stjecanje prvih iskustava u ovoj za nas novoj disciplini. Iako su svi testirani četverocikli nastali između 120 i 130 meridijana istočne zemljopisne dužine, dakle u Tajvanu i Koreji, odgovorno tvrdimo da većina njih u sebi sadrže sasvim kvalitetne pakete zabave. Na svjetskom tržištu postoje i sofisticiraniji proizvodi koji izlaze iz pogona Yamahe, Kawasakia, Bombardiera..., no iznosi koje ćete za njih izdvojiti često premašuju 60-tak tisuća kuna, a traže i određeno predznanje kako bi se mogli iskoristiti njihovi puni potencijali.

Na još uvijek siromašnom, ali i brzo rastućem hrvatskom tržištu quad vozila skupili smo nekoliko prihvatljivijih sportskih modela, čije se cijene kreću u širokom rasponu od 21.990 kn, koliko košta dvotaktni CPI Crab 100, do 37.986 kuna koliko je potrebno izdvojiti za Kymco KXR 250. Između njih su se cjenovno smjestila dva SMC-ova modela, 170 CC Sport i 250 CC Sport, te najpotentniji quad na ovom testu, Adly 300 Sport. Nakon odrađenog testa možemo zaključiti da i za quadove vri-

jedi stara narodna "Koliko para, toliko muzike", no krenimo redom.

Važno je naglasiti da se uz predstavljene sportske modele quadova na tržištu nalaze i tzv. radni modeli koji će vam pružiti nešto manje užitaka u vožnji, ali vam zato mogu poslužiti i u gospodarske svrhe. Istina, neki od testiranih sportskih modela su bili opremljeni detaljima kao što su stražnji nosač prtljage ili kuka za vuču prikolice, no ipak se radilo više o dekorativnim, a manje o praktičnim detaljima.

No dosta teoretiziranja, jer vas sigurno zanima kako se ti simpatični traktorčići voze. U početku teško. Nakon prvih nekoliko skretanja na raskrižjima najradije biste ih ostavili na pločniku i vratili se natrag pješke. No, izdržite li još malo, uvidjet ćete da to ipak nisu sprave za mučenje kakovima se na početku čine. Relativno uskim upravljačem ćete s dosta muke usmjeravati prednje kotače, a kad ih i zakrenete, velika je mogućnost da će vam quad prokliziti preko nosa ili da će se usred skretanja podići unutarnji kotači. No, to će vam se dogoditi samo tako dugo dok ne savladate tehniku vožnje koja je slična tehnici vožnje motocikla, samo zahtijeva malo više tjelesnog angažmana. Svaki brži prolazak kroz zavoj nužno treba biti popraćen i adekvatnim naginjanjem tijela prema unutrašnjoj strani zavoja, kao i kod motocikla. Kada jednom usavršite takvu tehniku moći ćete čak i na asfaltu zavoje prolaziti proklizavanjem stražnjeg kraja. Šljunak ili masna mrlja nasred zavoja, koji svakom vozaču motocikala predstavljaju noćnu moru, vama će biti nova prilika da projurite sasvim poprečno u pravom speedway stilu. To je najvećim dijelom posljedica krute stražnje osovine bez diferencijala kojom su bili opremljeni svi testirani modeli. Iako se takvo rješenje na prvi pogled čini prejednostavnim i jeftinim, isto takvu konstrukciju koriste i najsportskiji modeli Kawasakija i Yamahe, a sve njezine

Razuzdana zabava na četiri kotača

Kao i kod enduro motocikala, vožnja quadova je najzabavnija u dobrom društvu



će elektropokretača da nalazi posebna polugica koja ima ulogu komande gasa. Ta mala poluga je standardna na svim quadovima i bitan je element sigurnosti. Iako će vam njeno korištenje u početku biti čudno, vrlo brzo ćete se naviknuti na doziranje gasa jednostavnim pritiskanjem spomenute polugice palcem desne ruke.

Po pitanju praktičnosti quadovi su u gradskoj vožnji daleko iza motocikla ili skutera. Zbog njihove širine gotovo je nemoguće progurati se između automobila koji stoje na semaforu. Isto tako, radnje koje na motociklima možemo obaviti i zatvorenih očiju, kao što su nagle promjene pravca i prebacivanje iz trake u traku, ovdje traže određeno iskustvo i puno

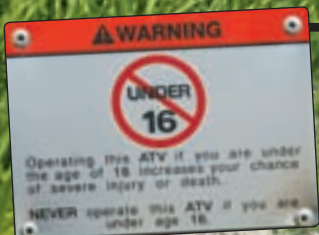
veći tjelesni napor. Po pitanju performansi, četverocikli se mogu usporediti s manje kapacitetnim skuterima, tako da su vrlo agilni u svakodnevnoj gradskoj vožnji. Svi modeli, osim najmanjeg CPI-a, bez problema razvijaju brzine preko 80 km/h, no te brzine su preporučljive samo na savršeno ravnom asfaltu jer zbog malog međuosovinskog razmaka i relativno malog traga kotača quadovi vole poskočiti na neravninama i u trenutku izgubiti pravac. Uzevši to u obzir, kao i činjenicu da je svekolika hrvatska javnost slabo upoznata sa tim čudnovatim vozilima, puno je pametnije vozikati se umjereno brzo i uživati u pogledima vozača automobila i prolaznika. Neki će vas gledati sa čuđenjem kao da je pokraj njih protuntnjao svemirski brod, a drugi neće moći maknuti smiješak sa lica. Sve u svemu, bit ćete najpopularniji bez obzira na to gdje se pojavili, a tek će krajnje neupućeni zlonamjernici prokomentirati da je pokraj njih upravo prošao "Tomo Vinković" s upravljačem od bicikla.

Ako ste osoba koju smo opisali na početku ovog testa, onda ćete jednom kada svoj quad dovedete u njegov prirodan habitus, dakle divljinu, shvatiti da vam asfalt služi tek kao nužna spona od garaže do najbliže

prednosti možete uvidjeti tek kada zamijenite asfalt prašnjavim putovima.

Prvo na što ćete se morati naviknuti kod svakog quada je da se tamo gdje se kod motocikala obično nalazi tipka kojom se pokre-

ću između automobila koji stoje na semaforu. Isto tako, radnje koje na motociklima možemo obaviti i zatvorenih očiju, kao što su nagle promjene pravca i prebacivanje iz trake u traku, ovdje traže određeno iskustvo i puno



POZOR!

● Quadovi su opasna vozila i to uvijek treba imati na umu. Prilikom svakog sjedanja na njih trebate biti trijezne glave i dobro opskrbljeni zaštitnom opremom. Oni koji su konzumirali alkohol ili droge ili su mlađi od šesnaest morat će se zadovoljiti prehistorijskim četverociklom na nožni pogon (slika lijevo).



prašnjave ili blatne staze. Tek tamo počinje prava zabava.

Pritom količina zabave ovisi o brojnim faktorima o kojima morate voditi računa prilikom kupnje ovih vozila. Uz snagu i okretni moment, vrlo su važne i dimenzije. U pravilu, što je quad duži i širi, to je stabilniji u zavoju i mirniji na pravcu. Osim što je takav quad sigurniji za vožnju po cesti, puno je sigurniji i za izvođenje raznih ludorija na terenu, kao što su manji skokovi, savladavanje strmih uspona ili pisanje krugova. Za ovo potonje je potrebno tek malo vježbe i vrlo brzo ćete se svojim quadom moći vrtjeti u mjestu tako dugo dok vam se ne zavrti u glavi. Od rekvizita vam je potreban samo jedan quad i zemljana ili šljunčana ploha. U nedostatku iste dobro će poslužiti i nekoliko četvornih metara susjedova travnjaka. Pritom obavezno koristite zaštitnu opremu kao i za motocikl, jer quadovi su dobre sluge, ali loši gospodari i bacit će vas iz sedla dok trepnete okom. Quadu nikad ne smijete podilaziti, već ga trebate uvijek držati pod kontrolom i pokušati predvidjeti njegove slijedeće akcije. Osim kod naglih promjena smjera, quadovi su potencijalno vrlo opasni i kod savladavanja strmih uspona. U uputama pro-

izvođača za vožnju quadova uvijek napominju da pronađete zaobilaznu rutu ako vam se uspon čini prestrmim za vaše mogućnosti ili za mogućnosti vašeg quada. Ako pogriješite u procjeni i usred uspona osjetite da nećete moći dohvatiti vrh, svakako trebate izbjeći situaciju u kojoj će vaš četverocikl potpuno stati. Umjesto toga trebate, dok quad ima još kakvu takvu brzinu kretanja, napraviti zavoj pod 180° kako biste usmjerili vozilo prema dnu uspona i nakon toga prikočiti korištenjem zadnje kočnice. Osjećaj koji se javlja prilikom takve radnje nije nimalo ugodan, pa vam preporučamo da je prvo isprobate na nekom blažem i neopasnom usponu.



Tko će prvi na vrh brda?

Nakon ovih uvodnih opaski i kratkog tečaja sigurne vožnje vrijeme je da vidimo kako se svaki od testiranih primjeraka snašao na našem detaljnom usporednom testu. ■



Nakon duže vožnje osjetit ćete neodoljivu potrebu za kratkim odmorom



CPI Crab 100

Mali gradski šminker

Crni tajvanski "račić" se pokazao kao pravi gradski šminker. Vrlo lijepo izvedeni naplatci, štitnici za ruke, dvostruki prednji reflektor, slabo čitljivi digitalni instrumenti, stražnji nosač prtljage i amortizer volana jasno ukazuju na činjenicu da se nije štedjelo na opremi koja bi trebala privući poglede dokoličara koji ispijaju kavu u vašem omiljenom kafiću. Pritom bi bilo poželjno da taj kafić nije suviše daleko od vaše

garaže, jer će vas u suprotnom kombinacija tvrdog ovjesa i vibracijama sklonog dvotaktnog agregata dobrano prodrmati. A upravo je taj dvotaktni agregat ono po čemu se Crab izdvaja od četverotaktne konkurencije koju smo imali na testu. Bez obzira da li je zrakom hladan jednocilindraš hladan ili zagrijan, pali nevjerovatnom lakoćom odmah na prvi zub, a uz elektrostarter postoji i poluga nožnog startera koju nećete imati potrebe

koristiti. Po pitanju snage, Crab je s deklariranih 7 konjskih snaga bio najslabiji protagonist testa. Jasno, s najmanjom zapreminom i dimenzijama možda ga je malo nepravredno uspoređivati s "ozbiljnijom" klasom quadova. Svejedno, mali dvotaktaš se veselo glasa i solidno ubrzava, a najveći nedostatak su mu osjetne vibracije koje se prenose na sjedalo i upravljač. Budući da koristi variomatski prijenos snage, potrebno je samo pritisnuti polugu na desnoj strani upravljača i krenuti s mjesta. Start je vrlo dinamičan za vozilo ove snage a poskakivanje na stražnje

Crab je bio daleko najkraći, najuži i najlakši na testu





Dvotaktni pogonski agregat ima tek umjerene performanse u terenskoj vožnji

kotače postaje svakodnevnica. Pazite, nemojte pretjerivati jer ćete završiti na leđima. Ispod upravljača se nalazi i ručica kojom možete odabrati hod unazad koji će vam bitno olakšati manevriranje na mjestu.

Svojim dimenzijama Crab je puno bliže malim pedeseticama negoli ostalim kapacitetnijim modelima koje smo imali na testu i to se u vožnji itekako osjeti. Zbog malog traga kotača i međuosovinskog razmaka teško drži pravac, a kad to kombinirate s malom težinom, dobijete vozilo koje rado poskakuje na neravninama i ima izraženu tendenciju proklizavanja prednjeg kraja. Uz evidentne nedostatke, takva koncepcija malog četverocikla nudi i neke prednosti kod provlačenja između usko naslaganih automobila ili podizanja na stražnje kotače, u čemu Crab zbog svoje male težine nije imao konkurencije.

Operacija koju trebate dobro izvježbati prije upuštanja u istraživanje svih mogućnosti koje Crab nudi je naglo kočenje. Za sigurno izvođenje te operacije potrebno je istovremeno koristiti inače prosječnu prednju i stražnju kočnicu, jer će vas u suprotnom mali "račić" naglo baciti u stranu bez ikakva povoda. Ustvari, stječemo dojam da se u premalom tijelu nalazi neobuzdani snagator.

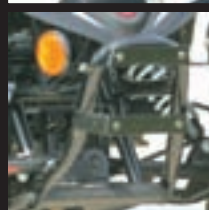
Čim ga iz gradske vreve prebacite u prirodu, uvidjet ćete da se radi o čistokrvnom gradskom djetetu. Ovjes je isuviše tvrd za neravni teren i kao takav brzo zamara vozača. Osim toga, nekoliko puta nam se dogodilo da vozilo na terenu naglo promijeni pravac kretanja pod gotovo 45°, što može biti vrlo opasno. Od svih testiranih modela na terenu se pokazao najopasnijim i najmanje zabavnim, tako da ga preporučamo samo za gradsku upotrebu ili tek za umjerenu terensku vožnju bez ulaženja u pretjerane rizike. Ovaj zaključak je samo uvjetan jer smo CPI-ja stavili rame uz rame sa mnogo većim quadovima, dok bi vjerojatno u klasi manjih pedesetica uvjerljivo dominirao. Ipak, ne možemo mu osporiti naglašeno zabavan karakter.

Kad sve zbrojimo, ispada da je najveća prednost ovog tajvanskog proizvoda niska cijena. Svega 21.990 kuna, koliko je potrebno izdvojiti za njega, predstavlja daleko najjeftiniju ulaznicu u svijet ozbiljnijih quadova. Verzija opremljena terenskim gumama je jeftinija za još dvije tisuće kuna. ■



1

2



(1) Digitalni display je zbog svog položaja i slabog kontrasta teško čitljiv. Ispod upravljača nalazi se ručica za odabiranje hoda unazad.

(2) Ovjes je pretvrd i umara vozača prilikom duže terenske vožnje

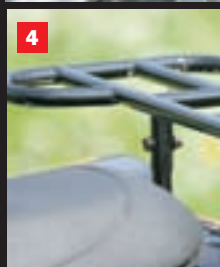
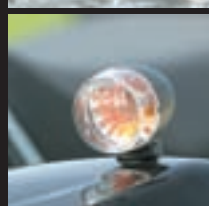
(3) Snaga se sa variomatskog mjenjača prenosi na stražnju osovinu putem lančanog prijenosa. Straga se nalazi jedan disk, dok su prednji kotači opremljeni bubanj kočnicama

(4) Nosač prtljage će vam biti od koristi ako za vrijeme vožnje u prirodi ulovite zeca

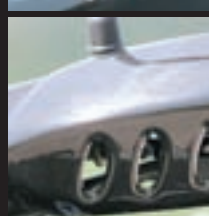
(5) Crab 100 je bio opremljen zgodnim detaljima kao što su štitnici za ruke ili amortizer volana



3

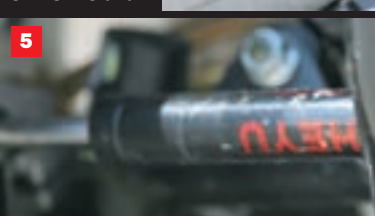


4



5

5



Simpatičan izgled malog šminkera privući će brojne poglede. Uz testiranu verziju sa cestovnim gumama, postoji i verzija opremljena terenskim gumama koja je jeftinija 2.000 kuna





Svojim vanjskim dimenzijama SMC ATV-170 svakako spada u skupinu ozbiljnijih quadova

Sportski quadovi su vozila koja se često puta kupuju radi zabave, a manje služe u neku praktičnu svrhu kao što je vožnja na posao ili odlazak u shopping.

Stoga je potrebno voditi računa o tome da količina uloženi novaca bude u skladu s užitkom koji nam takva vozila pružaju. SMC 170 SPORT je po tom pitanju dobro izbalansiran. Za umjerenih 27 tisuća

kuna dobijete vozilo koje uz solidne karakteristike na cesti predstavlja i dobru početnu osnovu za ostvarivanje prvih terenskih iskustava. Jasno je da skuplji i jači quadovi nude više užitka, ali SMC 170 u osnovi

nudi isto što i oni, samo u nešto blažem obliku.

Pokreće ga četverotaktni jednocilindraš koji se hladi zrakom, a glasa se punim enduro zvukom. Nakon konzultiranja razli-

Dobar početak

[SMC ATV-170 CC SPORT]



Vanjski izgled je gotovo istovjetan verziji od 250 ccm



čitih izvora, čini nam se da je podatak prema kojem motor razvija 13,5 konjskih snaga najbliži istini. To je sasvim dovoljno za umjereno brzu terensku vožnju i savladavanje težih uspona. Mjenjač je klasični, s pet brzina i zaslužuje prolaznu ocjenu, tek nam se prva brzina učinila malo prekratkom. Nažalost, ne postoji mogućnost uključivanja hoda unazad, tako da ćete kada to prilike budu zahtijevale morati vlastitom snagom unatrag pogurati ovo 170 kilograma teško vozilo. U terenskoj vožnji se odlikuje blagim reakcijama i stoga je vrlo dobar za početnike. Poželjeli bi smo tek nešto mekši ovjes dužeg hoda, odlučnije kočnice i stabilniji prednji kraj, koji je ponekad bio sklon podupravljanju. Kao ozbiljniji nedostatak možemo navesti činjenicu da nam je kao i njegov veći brat, SMC 250 SPORT, znao prirediti iznenađenje skretanjem s pravca potaknutim naglim kočenjem, promjenom poprečnog nagiba ili iz

nekoj samo njemu poznatog razloga. Ne moramo posebno naglašavati da je to vrlo opasno, posebno kada u jednom trenutku uživajte u brznoj vožnji uskim šumskim puteljcima, da biste se već sekundu kasnije našli u žbunju s lijeve ili desne strane puta. Takva tendencija gubljenja pravca je puno manje izražena negoli kod CPI-a, no ipak je prisutna. Instrumenti su kao i na drugim testiranim quadovima siromašni i sastoje se od brzonomjera, signalnih žaruljica pokazivača pravca i dugog svjetla uz brojač prijeđenih kilometara.

SMC 170 CC SPORT je stojički prošao naš test bez da smo imali bilo većih primjedbi na kvalitetu. Istina, naljepnice su bile sklone odljepljivanju prilikom svakog pranja, ali osim toga nije ni jauknuo. Možemo se ponovo vratiti na početak teksta i potvrditi da pruža solidnu količinu užitaka za nevelike novce. ■

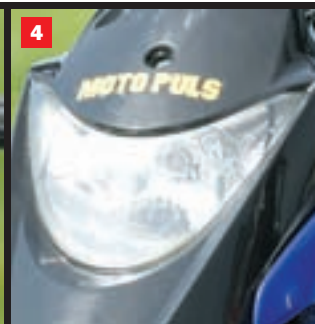
Gledano od naprijed SMC djeluje široko i moćno



SMC 170 se snašao u dubokoj travi kao riba u vodi



dostatak možemo navesti činjenicu da nam je kao i njegov veći brat, SMC 250 SPORT, znao prirediti iznenađenje skretanjem s pravca potaknutim naglim kočenjem, promjenom poprečnog nagiba ili iz



(1) Zrakom hladen pogonski agregat razvija 13,5 KS što je dovoljno za umjereno brzu terensku vožnju
(2) Za razliku od prednje svjetlosne grupe, stražnje svjetlo djeluje nježno
(3) Instrumenti su jednako siromašni kao i oni kod konkurencije
(4) Agresivno prednje "oko"
(5) Konstrukcija prednjeg ovjesa je tipična za ovu klasu vozila i sastoji se od dvostrukih A ramena uparenih sa amortizerom

Sve ovo vam je dostupno već za 27.000 kuna



SMC ATV-250 CC SPORT



Jedino je SMC-250 iz svog ispuha ispuštao zvuk dvocilindričnog agregata

U ritmu dva cilindra

Ono po čemu se SMC 250 CC SPORT najviše razlikovao od svojih suparnika je koncepcija pogonskog agregata. Jedini dvocilindraš na testu ima redni rasporeda cilindara i jedini je hladen kombinacijom zraka i ulja. Iako i za njega postoje različite in-

formacije o maksimalnoj snazi, uzet ćemo onu prema kojoj razvija 17,7 konjskih snaga. Što se tiče osjećaja u vožnji, činio nam se nešto smirenijim od Kymca, a Adly 300, za kojeg se deklarira tek nešto veća snaga, djelovao je osjetno potentnije. Motor je ustvari

vukao dosta jednolično i umireno, bez naglih provala snaga koje su nas oduševljavale kod jednocilindričnih modela. Dvocilindraš je svejedno dovoljno potentan za savladavanje strmih uspona i proklizavanje stražnjeg kraja na šljunku ili drugom terenu slabe hvatljivosti, tako da će na svoje doći i oni koji vole atraktivnu vožnju.

Kao i svaki pravi dvocilindraš, razvija bla-

ge vibracije koje se mogu osjetiti na upravljaču. Ručica spojke je malo pretvrda, no samo tako dugo dok ne započne zabava na terenu, jer vam tada takve sitnice postaju nevažne. Mjenjač ima pet brzina bez hoda unazad. No, dok se kod modela 170 za manja vraćanja možete vratiti odgurnuti nogama bez da silazite s vozila, to na ovom modelu nije moguće jer se između vaših džonova i tla nalaze posebne platforme za noge koje su kombinacija cijevi i tekstilnih traka. Iako ta platfor-



Dizajnerski gledano, SMC 250 i SMC 170 su praktično blizanci



Kombinacija žute i crne boje odašilje poruku da s ovim quadom nema šale

ma djeluje lijepo i pomalo prestižno, imamo dojam da bi one više pristajale nekom gospodarskom modelu negoli pravom sportskom quadu. Ovakvo ćete baš za svako, pa i ono najmanje vraćanje unazad morati sići s četverocikla.

Po pitanju kvalitete nas je puno manje impresionirao od manjeg jednocilindričnog modela. Tako je nosač prtljage podlegnuo vibracijama kojima je nemilice bio izložen, a pojavili su se i prvi znaci korozije na ispušnom sustavu.

Budući je po mnogo čemu sličan svojem manjem bratu, preuzeo je i mnoge njegove prednosti i mane. Dimenzijama su vrlo slični, a kazaljka vage pokazuje da je veći brat samo 6 kilograma teži. Jednako kao i SMC 170, povremeno će vas iznenaditi slabim držanjem pravca, dok su nam se kočnice učinile malo konkretnije, iako bi to lako mogao biti samo subjektivni dojam. Baš kao i kod manjeg modela, poželjeli bismo nešto mekši ovjes za malo žešću vožnju na terenu. Sve u svemu, u odnosu na SMC 170 ovaj model pruža više užitaka, no te je užitke potrebno i adekvatno doplatiti. Tako SMC 250 košta nešto više od 32 tisuće kuna, što je za punih pet tisuća kuna više od jednocilindraša iz iste kuće. ■



Samo se iza dobrog konja praši

Iako su cestovnog profila, velike "balon" gume su kvalitetno odradile svoj posao na terenu

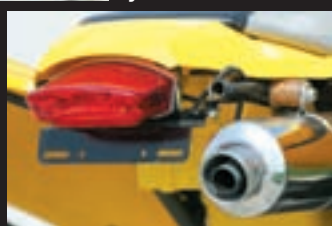
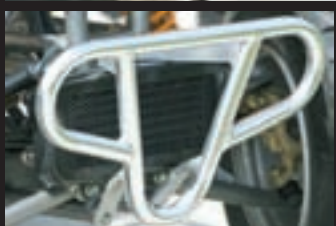


[1] Dvocilindrični agregat je sklon vibracijama, ali zato vrlo kultivirano isporučuje deklariranih 17,6 KS

[2] SMC 250 je pomalo netipično za jedan sportski četverocikl opremljen i kukom za vuču

[3] Iako solidno obavlja svoju funkciju, poželjeli bismo da je ovjes nešto mekši i dužeg hoda

[4] Komande na upravljaču djeluju tipično istočnjački, no nemamo primjedbi na njihovu funkcionalnost



[Kymco KXR 250]



Stražnji kotači se prilikom terenske vožnje ponekad vole ukopati



Kvalitetni univerzalac

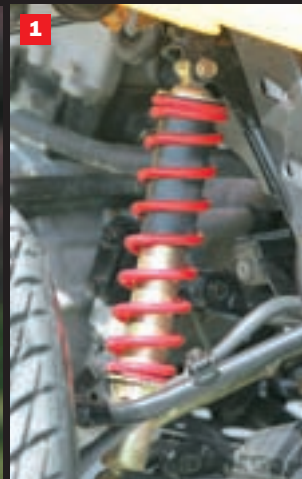
Kymco KXR 250 je svakako najbolji izbor za svakodnevnu upotrebu. Što se tiče vožnje po gradskim prometnicima, možemo ga proglasiti apsolutnim pobjednikom. Uz atraktivan izgled odlikuju ga i vrlo udoban ovjes i odličan variomatski prijenos, a po

pitanju kočnica je apsolutno bez konkurencije. Sve u svemu, na asfaltu je najzabavniji i najsigurniji. Po količini zabave koju pruža na terenu samo Adly 300 u nekim slučajevima pruža više, no ukupno gledajući, KXR 250 predstavlja optimum po pitanju užitka u vo-

žnji, svakodnevne primjenljivosti i kvalitete izrade. Jednocilindrični pogonski agregat se hladi vodom i sa svojih 17 konjskih snaga koje razvija pri 7000 okretaja dovoljno je snažan i za zahtjevnije korisnike, a odličan variomatski prijenos će vas lišiti svake muke



38 tisuća kuna nije malo, ali Kymco tu cijenu opravdava kvalitetom izrade i pruženim performansama



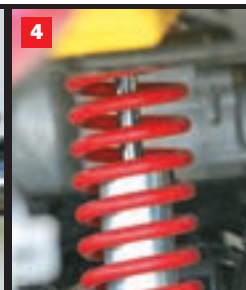
s mijenjanjem brzina. Budući je opremljen odličnim kočnicama, s njime smo se osjećali nekako najsigurniji prilikom agresivnije terenske vožnje. Štoviše, kočnice su se ponekad pokazale čak i malo presnažne za terensku vožnju, tako da treba biti pažljiv prilikom njihova doziranja, kako ne bi došlo do blokiranja prednjih kotača i proklizavanja preko nosa. Odličan ovjes vrlo dobro guta neravnine, a sjajno se ponaša i kod izvođenja većih skokova. Jedino što ograničava zahtjevniju terensku vožnju je tendencija ukopavanja stražnjih kotača prilikom svladavanja strmijih uspona na mekanoj podlozi. Mislimo da to ide na dušu varijomatskog prijenosa, jer je i snažniji Adly bio opremljen istim gumama, ali kod njega nije bilo takvih problema. No, ako vam se koji puta i dogodi da zapnete u pijesku ili blatu, od pomoći će vam biti hod unazad koji se vrlo lako odabire pomoću ručice koja se nalazi s desne strane prednjih oplata. Sjedalo je dosta visoko postavljeno, tako da se sjedi vrlo udobno, no zbog toga je težište nešto povišeno, tako da nam se nekoliko puta dogodilo da nas Kymco pokušava zbaciti sa sebe prilikom pisanja krugova ili brzih svladavanja oštih zavoja. Na kraju je u tome i uspio katapultirajući nas iz sjedala izvrnuvši se na bok. Vrlo kvalitetna plastika pritom nije pretrpjela gotovo nikakva oštećenja, a i ukupno gledajući Kymco se pokazao daleko najkvalitetnijim proizvodom na našem testu. Detalji ipak čine znatnu prednost Kymca.

KXR 250 se pokazao kao najkonkretniji i najkvalitetniji proizvod i bez pogovora ga možemo proglasiti kraljem ceste. Za početnike predstavlja i vrlo dobar izbor za terensku vožnju, dok bi iskusniji i agresivniji vozači tu mogli malu prednost dati Adlyu 300. Kao i uvijek u životu, kvalitetu treba i platiti, tako da je Kymco sa cijenom od gotovo 38 tisuća kuna sasvim opravdano bio najskuplji model na testu. ■

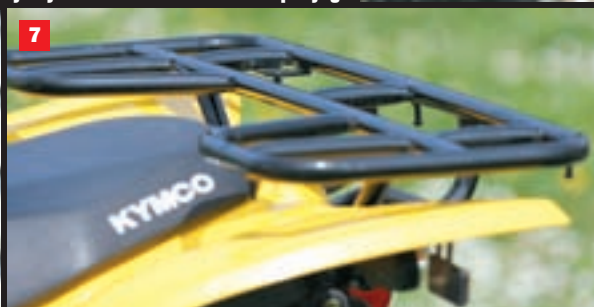
Kymco je svojim dizajnom istovremeno skladan i agresivan



Pisanje krugova s ovim traktorčicama predstavlja pravo zadovoljstvo



(1) Kymco je po pitanju ovjesa pokazao najviše. **(2)** Praktična ručica kojom odabirete hod unazad, neutral ili hod unaprijed. **(3)** Jedini zamjerku dizajnerima bi uputili na račun neinventivnosti kod oblikovanja upravljačke ploče. **(4)** Stražnji amortizer je dugog hoda i omogućuje udobnu vožnju. **(5)** Nema istinskog uživanja u vožnji bez kvalitetnog pogonskog agregata. Kymco se tu doista nema čega sramiti. **(6)** Po pitanju kočnica, Kymco je daleko najbolji. **(7)** Neizostavni nosač prtljage



Adly 300 Sport



Totalna zabava

Voziti Adly 300 po cesti je prava šteta i to ne zato što je na cesti loš, nego zato jer je na terenu toliko dobar, da vam se i dugo nakon što sidete s njega neće skidati smiješak s lica. Istina, kočnice su preslabe u odnosu na pružene performanse, ali osim toga nemamo nekih većih zamjerki glede vožnje gradskim ulicama. Tek prilikom brzih skretanja u raskrižjima trebate biti oprezni s do-

davanjem gasa, jer Adly na asfaltu teško proklizi, a kada se to konačno dogodi, imate osjećaj da vas želi iščupati sa sjedala. No jednom kada se domognete prašnjavih putova, ta njegova brutalna narav postaje izvorom totalne zafrkancije. Zrakom hlađen jednocilindraš se pokazao daleko najjačim na testu i u paru s ne baš preciznim pet brzinskim mjenjačem zadovoljit će i one kojima nikad nije

dosta lude vožnje. Najbolje od sebe daje na brzim i zavojitim šljunčanim putovima na kojima ćete moći konstantno uživati u proklizavanjima stražnjeg kraja, koja se izvode toliko prirodno i bez napora, da ih se nikako nećete moći zasititi. Svi oni koji su barem jednom igrali igricu Colin Mc Rae Rally znat će o čemu govorimo. Sve se to izvodi s tolikom lakoćom da će vas tek pogled na digitalni

Adly 300 je idealan za sve one koji žele sa svojim četverociklom uživati uglavnom u terenskoj vožnji



brzinomjer upozoriti da jurite stvarno brzo. Brzine su dosta kratke, tako da ćete za svako igranje s mjenjačem biti nagrađen snažnim potiskom u leđa. Ovjes vrlo dobro guta neravnine i solidno podnosi skokove, iako je Adly po tom pitanju malo iza Kymca. Uzbrdo se penje poput divokoze i imate osjećaj da ga ništa ne može zaustaviti. Prava igračka! Još da ima konkretnije kočnice, Adly bi bez problema pobijedio na testu, ovako sve ipak ostaje pomalo nedorečeno. Iako smo ga podvrgli pravoj tor-



Iza mrkog i agresivnog izgleda krije se veliki paket zabave



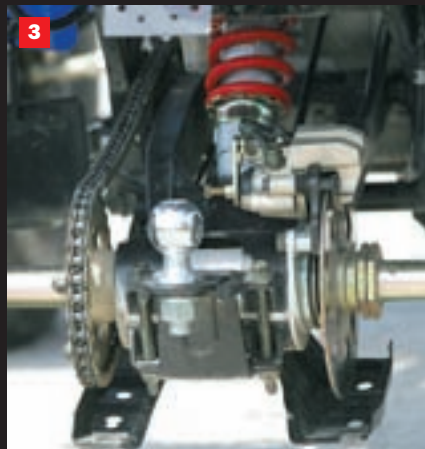
1

turi, on je sve to izdržao bez većih problema i pokazao se dovoljno kvalitetnim za žestoku vožnju. U pogledu držanja pravca možda malo zaostaje za Kymcom, ali je zato daleko ispred ostale konkurencije. Završna obrada je zadovoljavajuća, no postoji nekoliko detalja na kojima su moguća poboljšanja. Tako je za stavljanje u hod unazad potrebno koristiti posebnu ručicu s desne strane pogonskog agregata, koja svojom izvedbom i oblikom sigurno neće osvojiti nagradu iz praktičnosti.

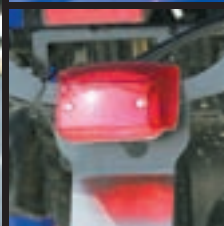
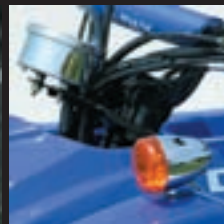
S cijenom od 34 tisuće kuna Adly je za 1.500 kuna skuplji od SMC-a 250 CC SPORT, u usporedbi s kojim pruža više zabave, a gotovo četiri tisuće kuna je jeftiniji od nešto kvalitetnijeg i praktičnijeg Kymca, pa možemo zaključiti da predstavlja optimalan odabir za sve ovisnike o adrenalinu koji namjeravaju svoj quad mahom koristiti za neobuzdano jurcanje u prirodi. Ako vam ostane koja kuna u džepu, pokušajte ih investirati u poboljšanje kočnica i vjerujte nam, dobit ćete najbolji ispušni ventil za rješavanje nagomilanih stresova. ■



2



3



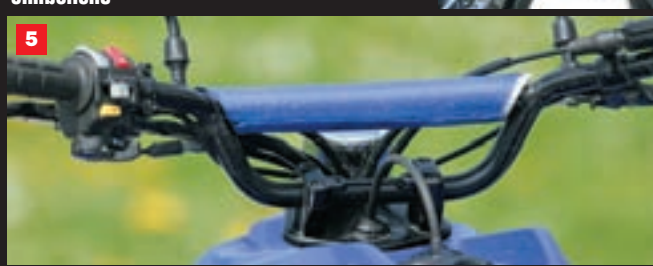
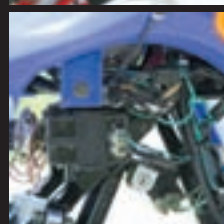
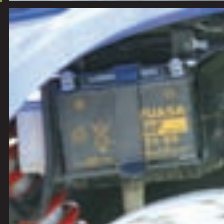
4



Vožnja kroz kaljuže predstavlja pravo zadovoljstvo, barem onima koji se ne boje malo smočiti



(1) Jednociлиндраш od 300 ccm u kombinaciji sa kratko proračunatim mjenjačem osigurava uvijek snažan potisak
(2) Ovjes je vrlo dobar, posebno kod terenske vožnje
(3) Kruta stražnja osovina je najzaslužnija za zabavno proklizavanje stražnjeg kraja prilikom brže vožnje zavojima
(4) Stražnji nosač prtljage ima na ovakvim sportskim quadovima više dekorativnu negoli uporabnu funkciju
(5) Što se tipki na upravljaču tiče, ako ste vozili samo jedan četverocikl iz Tajvana vozili ste ih sve. Po tom, pitanju su razlike u odnosu na SMC-ove modele doista simbolične



5

Muke po registraciji

● Iako je u Hrvatskoj već neko vrijeme omogućena homologacija četverocikala, to ne znači da sretni kupci mogu svoja vozila i registrirati. Naime, iako su stvoreni svi uvjeti za njihovu registraciju, zapelo je na birokraciji, odnosno na stanovitom službeniku Ministarstva prometa i veza koji treba proslijediti pravilnik do stanica za tehnički pregled. U Centru za vozila nas uvjeravaju da su oni spremni i da je sporni pravilnik tek pitanje formalnosti i stoga je doista teško razumijeti aljkavost odgovornog ministarstva, odnosno njegova zaposlenika. Potaknuti upitima zastupnika i vlasnika četverocikala pokušali smo izravno stupiti u kontakt sa stanovitim gospodinom, no nismo imali uspjeha. Čovjek je očito toliko zaposlen da ne stigne odgovarati na dosadne upite zainteresiranih građana. Ionako smo mi tu zbog njega, a ne on zbog nas.



Šljunak, lokva, blato ili trava? Njima je potpuno svejedno, važno ime samo da ih izvedete u prirodu

Tko će kojega?



MODEL	CPI CRAB 100	SMC 170 SPORT	SMC 250 SPORT	KYMCO KXR 250	ADLY 300
Dužina (mm)	1.395	1.610	1.600	1.700	1.740
Širina (mm)	890	1.030	1.035	1.070	1.060
Visina (mm)	950	1.050	1.040	1.080	1.080
Visina sjedišta (mm)	-	840	840	-	-
Težina (kg)	117	170	176	197	172
Zapremnina (ccm)	95,6	165 ccm	243	249	282 ccm
Maks. snaga	6,8 ks	13,6 ks - 7500 okr/min	17,7 ks - 6850 okr/min	17 ks - 7.000 okr/min	20 ks
Okretni moment	-	-	-	19,6 nm - 5.500 okr/min	21 nm - 5.750 okr/min
Vrsta motora	2-taktni, jedan cilindar	4-taktni, jedan cilindar	4-taktni, dva cilindra	4-taktni, jedan cilindar	4-taktni, jedan cilindar
Hlađenje	zrakom	zrakom	zrakom + hladnjak ulja	tekućinom	zrakom
Prijenos	varlomatski + hod unazad	5 brzina	5 brzina	variomatski + hod unazad	5 brzina + hod unazad
Kočnice prednja/stražnja	2*bubanj/1*disk	2*bubanj/1*disk	2*bubanj/1*disk	2* disk/1*disk	2*disk/1*disk
Prednje gume	19*7-8	175/70-10	175/70-10	21*7-10	21*7-10
Stražnje gume	19*8-8	225/60-10	225/60-10	20*11-9	21*10-8
Spremnik goriva (litara)	-	8	8	12,5	10
Cijena (u kunama)	21.990	27.172,80	32.457,60	37.986,00	34.000,00
Garancija	1 godina	1 godina	1 godina	2 godine	1 godina
Prednosti	cijena, bogata oprema	omjer dobiveno-uloženo, blago razvijanje snage	blago razvijanje snage, atraktivan dizajn	kvaliteta izrade, ovjes, kočnice, atraktivan dizajn, pogonski agregat, užitak u vožnji	pogonski agregat, performanse, užitak koji pruža u terenskoj vožnji
Nedostaci	držanje pravca, stabilnost, performanse, vibracije, kočnice	ne posjeduje hod unazad, držanje pravca, kočnice	ne posjeduje hod unazad, držanje pravca	visoko težište	kočnice

Zaključak

● Apsolutni pobjednik testa je **Kymco KXR 250**. Najkvalitetniji, najbolji na cesti i zabavan na terenu, predstavlja pun pogodak za sve one koji vole igrati na sigurno. **Adly 300** se pokazao najzabavnijim paketom i opasno puše Kymcu u leđa, ali nikako mu ne možemo oprostiti loše kočnice. Iza Kymca i Adlya su smješteni nešto jeftiniji **SMC 250 CC SPORT** i **SMC 170 CC SPORT**, s time da bismo možda malu prednost dali verziji 170, koja nudi bolji omjer dobiveno-uloženo. Maleni **CPI Crab 100** sadrži puno opreme i uvjerljivo je najjeftiniji, no u svemu ostalome je, uvjetovano dimenzijama, ipak korak iza ostalih, posebno kada s ceste pređemo na teren.

U svakom slučaju na što god sjednete prvo stavite kacigu na glavu i pamet u glavu. Zaštitna oprema nek vam bude prva misao i pri samoj pomisli na sjedanje za upravljač Quada. Vozila ove koncepcije zahtijevaju mnogo pažnje i koncentracije u vožnji, a po sigurnosti daleko zaostaju za motociklima. I ne zaboravite, ukupnom visinom quada ste često neprimjetni vozačima automobila.



I najmanji CPI Crab 100 može biti brz

