

Crvena zmija neotrovniča



CIJENA
25.990 kn



lako nosi ime opake zmije, Cobra 220 je agresivna poput blavora koji se netom probudio iz zimskog sna. Pitomi agregat, automatski prijenos i mali gabariti zaslužni su za to da ovom gujom mogu rukovati i potpuni početnici, pod uvjetom da ih ne prestraši lupanje i trešnja iz njezine utrobe. No, svojom cijenom Cobra je ubojita. Suprotno izgledu, više je namijenjena asfaltu negoli terenu.

PIŠE: **TOMISLAV BEŠENIĆ**

FOTO: **MARKO GUZINA**

Po sistemu 'čist račun, duga ljubav' najbolje je da neke stvari raščistimo odmah na početku. Ako tražite četverocikl koji će zadovoljiti vaše sportske ambicije, onda ćete se morati strpjeti do nekog sljedećeg broja Moto Pulsa u kojem će na red doći i takve zvjerke. No, ako ste početnik ili to tek želite postati, onda imate razloga da posvetite dužnu pažnju ovom četverociklu.

Prvi i osnovni razlog zašto biste trebali razmišljati o ovom četverociklu je njegova cijena, no financijama i isplativošću investicije pozabavit ćemo se kasnije. Konačno, da biste znali je li nešto vrijedno uložnog novca, prvo trebate znati što se za taj novac nudi. A u skromnih 170 cm dužine i 100 cm širine na-

gurano je taman toliko sadržaja koliko je potrebno novopečenom ljubitelju ovakvih vozila da mu nova igračka ne dosadi brže od igre na Play Stationu.

Krenut ćemo od dizajna. Prednji kraj Cobre ničim ne asocira na ljutu zmiju "naočarku", ali je svejedno zanimljiv i dovoljno agresivan. Prednje svjetlo je još jedna varijacija na dobro poznatu temu, a podignuti blatobrani pridonose očekivanom sportskom duhu, koji je najizraženiji pri pogledu straga. U toj perspektivi u oči najviše upada visoko podignuti centralno smješteni ispušni sustav, iznad kojeg se nalazi kompaktno stražnje svjetlo. Zanimljivo rješenje koje potvrđuje da je ovaj četverocikl dizajnerski dobro zamišljen i dovoljno atraktivan da izazove zavist kod znatizeljnih susjeda.

Ipak, ako želite da susjedska impresioniranost va-



Ne dajte da vas zavarava! XR može strugati nožnim osloncima

šom novom "pilot" bude trajnije prirode, Cobru 220 morate držati na pristojnoj udaljenosti od njihovih očiju. Naime, pri pozornom pogledu na vidjelo izlazi šlampava završna obrada, najlakše uočljiva po loše izvedenim spojevima i neočekivanim detaljima poput "cufanja" kamene vune koja je kao sredstvo toplinske izolacije nevjesto nagurana između ispušnog lonca i plastičnih oplata stražnjeg dijela motocikla. No, na ovakvim vozilima mnogi će sasvim zanemariti te sitnice i reći: "pa quad mi treba samo do dućana i najvažnija mi je cijena". Takvi kupci se ne bi trebali obazirati na ovaj odlomak.

Nakon odrađenog vizualnog pregleda sjedamo na četverocikl i odmah primjećujemo da je u pogledu dimenzija ova zmija puno bliža malenoj i bezopasnoj bjelouški negoli dobro uhranjenoj kobri. U odnosu na druge četverocikle koje smo u zadnje vrijeme imali na testu, Cobra nam djeluje prilično skućeno i s nevjericom pokušavano ugurati svoje gabarite u trokut kojeg čine upravljač, sjedalo i platforma za noge. Kada smo se uspjeli namjestiti, uvidamo da ponuda prostora doista nije preobilna, ali prosječno visoki Hrvat ipak može ugurati sve svoje ekstremite, čak i ako nije gibak poput Stefani Hohnjec. Uostalom, mnogi korisnici ovih vozila će biti uglavnom mlade dobi koji neće imati naših problema.

Nakon što smo nekoliko sekundi zamišljeno zurrili u nebo prisjećajući se kratke vježbe koju je spomenuta umjetnica ritmičke gimnastike prije koju godinu izvela na hrvatskoj dalekovidnici, u surovu stvarnost nas vraća platforma za noge koja je opasno blizu tlu. Taj će vas detalj, ako to već nisu učinile gume strogo cestovnog profila, podsjetiti da je Cobra 220 u svijetu četverocikala ono što su SUV-ovi u svijetu terenskih vozila.

Dakle, terenska je duša više deklarativne negoli stvarne prirode i ovaj se quad bolje snalazi na asfaltu urbane džungle negoli u blatnim kaljužama ruralnog polusvijeta.

Mi svejedno nismo mogli odoljeti zovu prirode, tako da je Cobra ubrzo vijugala zelenim hrvatskim savanama i prašnjavim puteljcima. Ovjes je u tim uvjetima pretvrd, a i gume su sposobne podnijeti samo manje zahtjevne terene, tako da u terenskoj vožnji Cobra neće nikoga pretjerano oduševiti, ali će svakoga makar nakratko ugodno zabaviti.

Ovaj Aeon je idealan poligon za vježbanje zanošenja stražnjeg kraja, budući kombinacija male širine vozila i montiranih cestovnih guma znači da je dovoljno samo malo zabaciti tijelo, pa da zadnji kotači počnu sa šaranjem putanje. Rekli bismo da je ta njegova karakteristika čak i pretjerano izražena, tako da treba znati zadržati određenu količinu samokontrole, kako stvari ne bi otišle u neželjenom smjeru.

Tendencija zanošenja stražnjeg kraja postaje nešto manje izražena kada kotače preselimo na tvrdu podlogu, no kao prava zmijica ova Cobra i na vrućem gradskom asfaltu preferira cik-cak vožnju. Nemojte se iznenaditi ako pri brzom ulasku

Aeonovo pitomo srce lijepo je upakirano u agresivne oplata, koje imaju nekoliko zgodnih detalja poput prednjih pokazivača pravca smještenih u same rubove blatobrana



Pri pogledu s boka postaje jasno da se radi o vozilu skromnijih dimenzija



Bez obzira na to što pogonski agregat ne obiluje snagom, cestovne gume i mala širina vozila dušu daju za proklizavanje stražnjih kotača



u raskrižje ili oštrije zavoje nakon zakretanja upravljača uslijedi neugodno proklizavanje prednjeg kraja. Kao kod automobila, dovoljno je samo dodati upravljač ili popustiti pritisak na polugu gasa i stvari se ponovo vraćaju u normalu, ali samo na trenutak, jer će nakon toga Cobra obično zabaciti i stražnji kraj. Nekome će nestašna narav ovog četverocikla biti iznimno zabavna, no drugima bi takvo "neodgovorno" ponašanje ubrzo moglo postati naporno.

Kada promet zagusti i padne ritam vožnje, dolazi do izražaja Aeonov vižljasti karakter. Zbog svoje male širine i uskog upravljača, koji je po svemu dostojan cjenovnog razreda kojem ovaj četverocikl pripada, Cobra 220 se zavidnom vještinom provlači kroz kolonu automobila, pod uvjetom da isti nisu previše nagurani.

Ako ste se uspjeli probiti do prvog reda na semaforu, očekuje vas solidno početno ubrzanje koje kasnije počinje jenjavati. Za umjerene performanse najzaslužniji je u svemu prosječan pogonski agregat hladen kombinacijom zrakom i ulja. Iako bi vas oznaka 220 mogla zavesti na krivi put, stvarna zapremina iznosi 196 ccm i prema tvrdnjama proizvođača to je dovoljno da se izvuče 16 KS pri 7.000 okr/min. U vožnji Aeon ne pokazuje da raspolaze baš takvom ergelom, tako da po pitanju maksimalne snage agregat zaslužuje samo prolaznu ocjenu i ništa više.

Maksimalna brzina iznosi 70-tak kilometara na sat, samo ponekad do 80 km/h, ako imamo vjetar u leđa, tako da ga je po tome, kao i po ubrzanju i međuubrzanju najlakše usporediti s otvorenim sportskim skuterima zapremine 50 ccm. Trenutnu brzinu i još pokoju informaciju možete pročitati na ekranu od tekućih kristala, s tim da smo prema brzinomjeru imali određene rezerve, budući su se na njemu često puta znale zamrznuti vrijednosti koje trenutno prikazuje. To je bilo najuočljivije kod snažnih kočnja, kada bi, primjerice, na ekranu pisalo 16 km/h,

iako smo već nekoliko sekundi stajali na mjestu.

Osim po svojim performansama, Aeon podsjeća na skutere i variomatskim prijenosom koji je jednostavan za korištenje, ali smo često imali problema prilikom stavljanja u hod u naprijed ili hod u nazad, kada je ručna poluga automatskog mjenjača zapinjala i odbijala poslušnost. Možda se radi o samo o lošoj podešenosti, no lako je moguće da je to još jedna posljedica manjkave završne obrade, koja se uz ranije spomenute loše izvedene spojeve očituje i u čudnim zvukovima koji dolaze iz različitih dijelova vozila.

Slična se priča nastavlja i kod kočione grupe. Prednja je kočnica preslaba i ne ulijeva povjerenje, a pri pritisku na polugu stražnje kočnice počinje vibrirati i tresti cijeli stražnji kraj. Situacija se poboljšava kada se istovremeno koriste prednja i stražnja kočnica. Tada je trešnja osjetno manja, a i zaustavni se put bitno skraćuje, tako da možemo reći da s obzirom na svoje bezopasne performanse Cobra sasvim solidno koči.

Kao što smo već rekli, Aeonova Cobra 220 nije zmija ljutica koja se odlikuje brzim reakcijama i otrovnim karakterom. Radi se o bezopasnoj zvjerki koja predstavlja moguću odabir za sve one koji su na početku karijere krotitelja ovakve vrste vozila. Uz veselu dušu, ovaj Tajvanac ima i osobinu da ne traži prevelike izdatke od svog vlasnika.

Cijenom od 25.990 kuna Cobra 220 nema previše konkurencije među quadovima slične zapremine. Osjetno jeftiniji je tek Bogart Speed Fire 170, no on je ipak nešto slabiji, jednako kao Adly Sport 150, koji je cijenom gotovo poravnan sa Aeonom. Ako ste spremni dodati još 4 do 5 tisuća kuna, onda možete birati između osjetno većeg broja modela, koji uz nešto ozbiljniju zapreminu nude više zabave, bolje performanse i kvalitetniju završnu obradu, ali zato mnogi od njih imaju lošije kočnice i klasičan mjenjač koji će se manje sviđati početnicima.

Ipak, s tehničkog aspekta najveći konkurent Co-

bri 220 je uvodni Polarisov model pod imenom Phoenix. Iako je 10.000 kuna skuplji, Phoenix 200 E je tehnički gotovo istovjetan motociklu kojeg proizvodi upravo Aeon, a koji se diljem svijeta prodaje pod zvučnom Polarisovom značkom.

Netko je jednom rekao da nije dovoljno bogat da kupuje jeftino, no četverocikli su luksuzna roba koja tek pronalazi put do naših kupaca i upravo su jeftini quadovi dalekoistočnog porijekla mnogima prva stepenica u zabavan svijet ovakvih vozila.

Konačno, odabir pravog četverocikla koji će novčano i duševno zadovoljiti vaše potrebe nikad nije lagan, no ako ništa drugo, u ovom je cjenovnom razredu barem financijski rizik sveden u razumne okvire. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni, jedna bregasta osovine i 2 ventila
Obujam: 196 ccm
Hladenje: zračno-uljno
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač
Spojka: automatska centrifugalna
Mjenjač: CVT
Ovjes: naprijed dvostruka poprečna ramena, hod 160 mm, straga klasična vilica s krutom osovinom i monoamortizerom, hod 240 mm
Gume: prednje 21x7-10, stražnje 20x10-9
Kočnice: naprijed dva diska, straga jedan disk
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.700, širina 1.000, visina 1.070 medosovinski razmak 1.140, težina 175 kg
Deklarirano: max. snaga 16 KS pri 7.000 okr/min, max. okr. moment - 14,5 Nm pri 5.000 okr/min
Spremnik goriva: 9,5 l

- + cijena, dizajn stražnjeg kraja
- završna obrada, performanse



Cijenom od 25.990 kuna
Cobra 220 nema previše
konkurencije na tržištu, a
tehnički gotovo istovjetan
četverocikl se prodaje i pod
značkom Polaris, ali je u
tom slučaju 10-tak tisuća
kuna skuplji