



*Zemljom porijekla, simpatičnim debeljuškastim izgledom, zavidnim penjačkim mogućnostima i umirenim, gotovo lijenim kretnjama Linhai 300 nas podsjeća na neodoljivu pandu. S prihvatljivom cijenom i variomatskim prijenosom predstavlja jednu od najjeftinijih i najpraktičnijih ulaznica u svijet radnih četverocikala, a za potpuni užitek nedostaju još samo mrvicu bolje performanse i osjetno mekši ovjes*

## [ Linhai 300 4x4 ]

# Umiljat poput pande

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ  
FOTO: MARKO GUZINA

**D**a nam je prije nekoliko godina netko ponudio da "zajašimo" Linhai, vjerojatno bismo pomislili da nam "prostak" nudi besramno druženje s tajvanskom prijateljicom noći. Danas znamo drugačije i mada Linhai nema apsolutno nikakve veze sa spomenutim bludnicama, svejedno smo s ove "zvijeri" sjašili sa zagonetnim smiješkom.

Pasioniranim poznavateljima zemljopisnih dužina i širina Linhai bi mogao biti poznat kao milijunski grad na istoku Kine, no nama je puno važnije da se pod istim imenom krije kineski proizvođač skutera i malenih motocikala koji već dosta godina pokušava pronaći svoje mjesto pod suncem. U skladu s trendovima na svjetskom tržištu, Linhai je odlučio proširiti svoj asortiman proizvoda i na područje četverocikala, a jedan od njihovih prvih "terenaca" jednostavne oznake 300 4x4 predstavljamo vam u ovom broju.

S obzirom na njegovo geografsko porijeklo i duboko usađene predrasude s tim u svezi, vjerujemo ćete razumjeti zašto smo testiranju ovog simpatičnog malog diva pristupili s nešto skeptse. Još su, uostalom, svježja sjećanja na terenski automobil iz iste zemlje, koji je - blago rečeno - neslavno prošao na europskim crash testovima, pokazavši da bi za njegove "sretne" vlasnike i sudar s praznom kartonskom kutijom mogao biti potencijalno smrtonosan. A ako je tako loše prošao SUV automobil

koji bi trebao biti jedno od sigurnijih vozila na cesti, koliko je tek opasno biti za upravljačem četverocikla proizvedenog u istoj zemlji!

No, u opisu našeg posla piše da smo test vozači, a to između ostalog znači i to da je naša zadaća izložiti se eventualnim opasnostima, kako to ne biste morali vi. Do zuba "naoružani" zaštitnom opremom sjedamo za upravljač Linhaija 300 4x4 sa željom da se dobro zabavimo, ali i s nadom da nećemo obaviti posao crash-test lutke. No, naše su se bojazni pokazale potpuno neopravdanima i ako izuzmemo stršće grane i pokoju nisko leteću bubu, s Linhaiom nismo imali bliski susret bilo koje vrste. Štoviše, već nakon kratkog upoznavanja s ovim pitomim stvorenjem riješili smo se straha za ostanak vrste i stekli dovoljno voljnog momenta da malo jače podbodem "Kineza", kako bi na površinu što je moguće bolje isplivale sve njegove prednosti i ma-



Uz obilno dimenzionirane štitičke za ruke Linhai će se već serijski isporučivati s električnim višlom, kukom i aluminijskim naplaticima

Iako ima solidna početna ubrzanja, Linhai svojim performansama neće nikoga oboriti s nogu, no više se ni ne može očekivati od pogonskog agregata te zapremine, koji predstavlja uvodnu stepenicu u svijet radnih četverocikala s pogonom na sve kotače

CIJENA  
39.500 kn



Snaga se na prednje kotače prenosi preko poluosovina, dok se straga nalazi kombinacija kardana i krute osovine



ne, te kako bismo se uvjerali može li se i u praksi potvrditi solidan dojam kvalitete kojeg smo stekli pri vizualnom pregledu.

A glavni zalag njegove kvalitete trebao bi biti činjenica da Linhai tijesno surađuje s Yamahom, s kojom je prije nekoliko godina ušao u joint-venture u okviru kojeg ovaj kineski proizvođač proizvodi nekoliko vrsta pogonskih agregata za japanskog diva. Po principu 's kim si, takav si' Linhai je od svojih istočnih susjeda pokupio i pokoji dobru karakternu osobinu u pogledu kvalitete izrade, iako u dinamičkom smislu i osjećaju koji pruža u vožnji sasvim očekivano još nije do kraja dostigao svoje japanske uzore. No, nije ni daleko.

Već se i na temelju oznake 4x4 može naslutiti da je Linhaijeva "tristotka" pripadnik klase radnih četverocikala, a robusni izgled to samo potvrđuje. Kod ovakvih četverocikala nema mjesta kričavim bojama i pretjeranoj agresivnosti koje susrećemo kod njihove sportske braće, tako da vizurama Linhaija prevladavaju oblike i smirenije linije dostojne njegova pitoma karaktera. Vizualno najupečatljiviji element su okrugla prednja svjetla, koja su na primjer kako i najjednostavniji oblici mogu biti oku ugodni. Kao potpuna suprotnost nježnim svijetlima djeluju gume traktorskog profila i veliki prednji odbojnik, koji je u svom donjem dijelu oplemenjen zaštitnim mrežicama, a sa svoje se gornje strane nastavlja u veliki nosač prtljage, bez kojeg se ni ne može govoriti o pravom radnom četverociklu.

Dodatnom dojmu masivnosti uz orebljenu prednju "haubu" doprinose i zanimljivo oblikovani štitnici za ruke, kao i veliko i vrlo neobično kućište instrumenata, u kojem su smješteni analogni brzinomjer, komplet kontrolnih žaruljica, kontaktna brava i prekidač za uključivanje sva četiri pokazivača smjera.

Bočna silueta ne donosi ništa novo, a jedino što bi moglo smetati vizualnim perfekcionistima je velika ručica mjenjača izvedena u stilu FAP-a ključnaša. Nama se ona ipak dopala, jer ako već nije stilski doradana, ne može se reći da nije lako upotrebljiva i učinkovita. Budući je četverocikl opremljen variomatskim prijenosom, ovom ručicom odabirete hod u naprijed ili hod unazad, a kada teren postane zahtjevan, tom istom ručicom možete uključiti i reduktor. Prilikom uključivanja

hoda unazad javlja se i svojevrsna blokada, koja je sigurnosni element i ne dozvoljava da opasno brzo pojurite unatrag. Prilikom stavljanja u "rikverc" osim blokade se aktivira i zvučno upozorenje u obliku glasnog pištanja koje će rastjerati svu divljača u krugu od nekoliko stotina metara. Ta se karakteristika neće sviđjeti lovcima koji spadaju među potencijalne konzumente ovakvih vozila, no zato će im se sigurno sviđjeti veliki stražnji nosač prtljage, na kojem se preko tjedna može voziti "špeceraj", a preko vikenda će rado udomiti jele na lopatara ili šarana kapitalca. Isti će element "pacifistima" poput nas idealno poslužiti za prijevoz sanduka piva ili golemih količina mesa za roštilj. Priču o stražnjem nosaču prtljage završit ćemo napomenom da su u njegove rubove montirani pokazivači smjera, a ispod njega se nalazi i kompaktno stražnje svjetlo ovalna oblika, koje svojim dizajnom nimalo ne odstupa od smjernica zadanih pri oblikovanju prednjeg kraja

Sve u svemu, Linhai vizualno gotovo ničim ne svjedoči o svojoj zemlji porijekla, a isto bi se moglo reći i za njegove vozne karakteristike, koje nisu impresivne, ali su bolje od očekivanih.

### Agregat spreman za rad

Za pokretanje ove 300 kg teške "pande" zadužen je jednocilindrični tekućinom hlađeni pogonski agregat koji prema navodima proizvođača iz zapremine od 275 ccm izvlači 20 KS pri 6.500 okr/min. Općenito se uzima da su upravo pogonski agregati slične zapremine početna stepenica u svijetu ozbiljnih četverocikala s pogonom na sve kotače. Imajući to u vidu, omjer snage i težine ne može biti pretjerano impresivan, tako da se od ovog četverocikla ne mogu očekivati sportske performanse. Ipak, na čvrstoj podlozi se kazaljku brzinomjera bez puno muke može natjerati da "projuri" pored krajnje oznake od 80 km/h, što je i više nego dovoljno za jedan radni četverocikl takve zapremine.

Nešto su nas se manje dojmila ubrzanja i odgovor agregata na odlučnije pritiskanje poluge gasa. Nije to ništa strašno, no jednostavno nam se čini da bi četverocikl bio osjetno zabavniji da nudi još samo malo više "soka". Ovakvo vam prije svakog savladavanja dugih strmih uspona savjetujemo da lako dostupnom ručicom mjenjača uključite reduktor koji će u trenutku reducirati početni prijenos-

ni omjer i tako osjetno smanjiti maksimalnu brzinu, ali i primjereno povećati mogućnosti savladavanja uspona.

### Pogon na sva četiri

Kada to teren zatraži i stvari stvarno zaguste, možete su pouzdati u još jednu ručicu koja se nalazi neposredno ispod poluge mjenjača, a pomoću koje se uključuje pogon na sva četiri kotača. Kao i kod automobila, i kod četverocikala uključivanje pogona na sva četiri kotača ima svoje prednosti i mane. S jedne se strane primjereno poboljšava hvatljivost i mogućnost savladavanja teško prohodnog terena, a s druge strane se povećavaju otpori vožnje, koji smanjuju performanse vozila. Istovremeno se ponešto otežava i samo upravljanje, budući je za okretanje upravljača potrebno primijeniti nešto više sile, no nije to ništa što čvrsta ruka ne bi mogla podnijeti - naprotiv, ukrućivanje upravljača je čak manje izraženo nego što smo očekivali.

Samo područje primjene pogona na sva četiri kotača je dosta suženo, budući ga nije ni potrebno niti smisleno koristiti na brzim dionicama, a pokazalo se da ga nije pametno predugo koristiti ni pri sporom savladavanju zahtjevnijih prepreka poput uzastopnog prelaženja trupaca ili dugotrajnog penjanja na kamene blokove. Naime, kada su pri maksimalnim opterećenjima uključeni reduktor i pogon na sva četiri kotača, dolazi do pregrijavanja remenskog prijenosa unutar variomata, tako da duže forsiranje neminovno dovodi do situacije u kojoj se ne mogu iskoristiti sve mogućnosti integralnog pogona. Da ne bi bilo zabune, sustav je u cjelini lako upotrebljiv i sasvim dovoljno dobar za prosječnog korisnika i umjereno zahtjevan teren, no očito nije projektiran za ekstremnu primjenu.

Pogon na stražnje kotač je riješen pomoću kardana i krute stražnje osovine, dok se naprijed nalazi masivno izveden neovisan prednji ovjes izveden po uzoru na rješenja koja susrećemo kod automobila. Snaga se tu prilikom uključivanja pogona na sva četiri kotača prenosi preko poluosovina, dok je samo ovješeno riješeno putem jednostrukkih poprečnih ramena i MacPherson opružne noge. U praksi cjelokupan ovjes svoj posao odraduje dobro, a ozbiljnu zamjerku možemo uputiti njegovoj pretjeranoj tvrdoći, koja nije primjerena namjeni ovog četverocikla. Pri malim brzinama taj nedostatak nije toliko izražen, no kada tempo poraste, nemoguće je izbjeći udarce neravnog terena i vožnja nakon nekog vremena postaje neudobna.

Što se tiče stabilnosti, tu nemamo velikih zamjerki. Na asfaltnim podlogama se pri izvođenju oštrih zavoja može desiti da vam se podigne unutarnji kotač, no ta pojava je potpuno bezopasna. Kod brzih zavoja će mu povremeno prokliziti stražnji kraj, no to je puno uočljivije kod vožnje na makadamu. Ukupno gledajući, proklizavanje stražnjeg kraja je osjetno manje izraženo negoli kod sportskih četverocikala, ali će ljubitelji takve vrste vožnje moći naći svoje zadovoljstvo i na ovom četverociklu.

Prednji kraj je čvrst, a određena lutanja i trome reakcije moguće su samo na razmočenom ili izrazito mekanom terenu. Osim toga, na takvim se vrstama podloge javljaju povećani otpori vožnje, a oni predstavljaju dodatni stres za pogonski agregat, koji se ionako mora boriti s velikom težinom vozila, tako da maksimalna brzina osjetno pada. To je još jedan element koji ide u prilog našoj tvrdnji da bi uz samo blago povećanje snage Linhai postao osjetno zabavniji i brži paket.

**S obzirom da agregat razvija ravnih 20 KS, Linhai 300 4x4 je moguće registrirati i legalno voziti prometnicama i to mu je, uz pristupačnu cijenu, najveća prednost u odnosu na konkurenciju**





Ploča s instrumentima je jednostavna i solidno opremljena, a zamjerke upućujemo tek digitalnom brojaču prijeđenih kilometara, koji je potpuno nečitljiv



Svojim vanjskim izgledom, ali i osjećajem koji pruža u vožnji, ne otkriva svoje porijeklo. Ipak se tu radi o proizvodu koji u sebi nosi i nešto japanskih gena

Malo više snage ne bi škodilo ni kočnicama. Tri diska solidno obavljaju svoj posao, no s obzirom na poveću težinu vozila mogle bi i biti malo bolje, posebno pri spuštanjima niz strme nizbrdice. Nožnom polugom se aktiviraju sva tri diska, dok se s lijeve strane upravljača nalazi ručka pomoćne kočnice, na kojoj se ujedno nalazi i parkirna kočnica. Ukupno gledajući, za kočnice vrijedi slično kao i za neke druge elemente ovog četverocikla: nije loše, ali ne bi škodilo ni da je malo bolje.

### Kvaliteta bez naplate

Bez obzira na to što je ovjes tvrd, ništa nije bučalo ili treslo, tako da smo stekli dojam da se ra-

di o solidno izvedenom proizvodu kojeg možemo preporučiti korisnicima kojima nisu u prvom planu performanse, već žele pouzdanog i pitomog suputnika za uživanje u ljepotama prirode. Za takvu ćete vrstu druženja trebati izdvojiti 39.500 kuna i to je vjerojatno najmanji iznos za kojeg možete dobiti ozbiljno vozilo s pogonom na sva četiri kotača. Najbliži pratitelj mu je Kawasaki KLF 300 4x4 koji je sa svojom cijenom od 41.534 kn tek neznatno skuplji, ali se zato za razliku od Linahia ne može registrirati i kao takav legalno voziti po cesti. Isto vrijedi i za Yamaha Bruin 350 FWAN koja košta 49.095 kn, tako da ispada da mu je s obzirom na mogućnost

registracije jedini pravi konkurent Polaris Hawkey 300 4x4, no njegova cijena debelo prelazi prag od 50.000 kuna.

Gledajući sliku u cjelini, ovaj četverocikl doista po nekim svojim karakteristikama podsjeća na simpatičnu pandu, no za razliku od svojeg životinjskog pandana koji je ugrožena vrsta, pred Linhaijem 300 4x4 je uz malo sreće svijetla budućnost, u kojoj bi se u velikim brojevima mogao namnožiti diljem svijeta. Udomite i vi svoj Linhai. Možda nije zabavan poput ranije spomenutih prijateljica noći, ali ima sasvim dovoljno kvaliteta da vam izmami zadovoljan osmijeh na lice. ■

### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jednocilindrični, četverotaktni, jedna bregasta osovina i 2 ventila
<b>Provrt x hod:</b> 75,5 x 66,8 mm
<b>Obujam:</b> 275 ccm
<b>Hlađenje:</b> vodeno hlađenje
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> rasplinjač
<b>Spojka:</b> automatska centrifugalna
<b>Mjenjač:</b> CVT, uključiv pogon na sva četiri kotača
<b>Ovjes:</b> naprijed jednostruka poprečna ramena, MacPherson opružne noge, straga klasična vilica s krutom osovinom i monoamortizerom
<b>Gume:</b> prednje 24x8-12, stražnje 24x11-10
<b>Kočnice:</b> naprijed dva diska, straga jedan disk
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.096 mm, širina 1.170, visina 1.170, visina sjedala od tla 900, međosovinski razmak 1.265, težina 300 kg
<b>Deklarirano:</b> max. snaga 20 KS pri 6.500 okr/min, max. okr. moment - 23 Nm pri 5.500 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 14,2 l

**+** lagano uključivanje i korištenje pogona na sve kotače, cijena, kvaliteta izrade, bogata oprema

**-** tvrd ovjes, omjer snage i težine

