

Iz rastuće industrijske velesile dolazi nam ovaj robusni radni četverocikl pogonjen snažnim agregatom za kojeg su rijetki tereni neprohodni. Ovjes nam se učinio optimalno podešenim, a ugodno nas je iznenadila upravljivost pri velikim brzinama. Ukoliko vam je probijanje kroz blato i šikaru primamljivije od skokova i proklizavanja kroz zavoje, pred vama je jedno od rješenja

CIJENA
52.000 KN

Kineski grubijian

TEKST I FOTO: MARKO GUZINA

Neki bi po rastućem broju prodanih četverocikala mogli zaključiti da se radi o modi, ali uvjeravam vas da je u pitanju čista zabava. Nešto pristupačniji i brojniji sportski četverocikli su brzi i dinamični, no nama se sviđaju i takozvani radi modeli opremljeni pogonom na četiri kotača, jer nam predstavlja užitek uletjeti u najveće blato i onda se iz njega izvlačiti. King 500 4x4 upravo je jedan od takvih modela: u opisu posla mu je izvlačenje iz svakojakih blatnih zamki u koje se vozač odlučio ući. Složeni prijenosni sustav, neovisni ovjes te agregat nemale zapremine osnovna su obilježja radnog četverocikla punog imena CF Moto King 500 4x4, kojeg smo za vas testirali. Vrijeme nas je poslužilo, pa su padaline prethodnih dana stvorile idealan poligon za testiranje, dok nas je sunce podarilo svo-



King 500 4x4 toliko odlučno grabi preko raznih terena da smo bez razmišljanja ušli i u vodu



Iako djeluje robusno i teško King 500 nam je pružio dinamičnu i uzbuđuju vožnju



Pogon na četiri kotača omogućava zabavu u blatu bez bojazni



jim zrakama, iako kroz oblake, što nam je osiguralo idealne uvjete za "foto-shoot".

Pravi mali "terenac"

Do sada smo već stekli neki uvid u način rada kineskih tvornica, pa nas ne čudi da King 500 djeluje svakako, samo ne originalno. To zapravo i nije negativno u kontekstu vrijednih Istočnjaka, jer kada god su pokušali osmisliti izvorni dizajn, rezultati su bili sve osim oku ugodni. Ovaj ATV izgleda kao pravo terensko vozilo kojem namjena posve diktira izgled, pa tako debele gume izraženog profila daju do znanja da im je namjena grabiti kroz blato. Istovremeno obilni blatobrani imaju zadatak što bolje zaštititi vozača, a tu su i prednji i stražnji nosač prtljage, koji osim praktične uloge svakako doprinose zanimljivijem izgledu vozila. Prednja svjetla izgledaju svježije i moderno, mada umjerena kvaliteta materijala prigušuje njihov dizajn. Na prednjem kraju nalazi se i debeli plastični odbojnik, kao i zaštitna maska hladnjaka koje se ne bi posramio niti manji kamion. Što se tiče radnog mjesta vozača, možemo pohvaliti trud, jer kontrolna ploča raspolaže indikatorom izabranog stupnja prijenosa, pokazivačem temperature i količine goriva, brzinomjerom i indikatorom odabrane vrste prijenosa. Možda opisani instrumenti nisu najljepši na svijetu, ali pregledni su i funkcionalni, čime se savršeno uklapaju na jedno radno vozilo. Uz lijevu ručku na upravljaču nalaze se prekidači za svjetla, žmigavce i trubu, a tu je i polugica čoka te tipka elektropokretača. S desne strane je nezaobilazna polugica gasa te

sklopka za uključivanje pogona na četiri kotače i reduktora, a poklopac preko tipki jamči da se reduktor može uključiti samo uz pogon na sve kotače. Sjedalo vozača je prostrano, ali teško će pružiti udobnost suputniku, pošto je ovaj ATV zamišljen kao jednosjed. Možemo spomenuti da su se Kingovi tvorcima potrudili zaštititi cijeli donji postroj i ovjes zaštitnim elementima koji dodatno naglašavaju izgled. S druge strane nas je kvaliteta plastičnih oplata razočarala, jer zbog pohabanoosti ovih dijelova testni model nakon dvjestotinjak prijeđenih kilometara djeluje kao da je star nekoliko godina. Koliko god završna obrada i upotrijebljeni materijali nisu vrhunski, King na promatrača svakako ostavlja dojam robusnosti i odlučnosti.

Obilje mehanike

Iako ga ne krasi složeni elektronski sustavi niti napredni viskozni samozaštaraujući diferencijali, King je daleko od tehnički jednostavnog vozila. Na okvir od čeličnih cijevi hvataju se četiri kotača i to preko nezavisnog ovjesa izvedenog od dvostrukih ramena. Valja spomenuti i da je stražnji ovjes opremljen polugom za uravnotežavanje koja ujednačava djelovanje lijevog i desnog ogibljenja, što omogućava brže i sigurnije prolaskе kroz zavoje. Kardanskim prijenosom snaga se prenosi od centralno smještenog motora preko automatske spojke, CVT mjenjača, reduktora te centralnog diferencijala do prednjeg, odnosno stražnjeg diferencijala, a zatim poluosovina do kotača. Spomenuti reduktor, odnosno sekundarni mjenjač, služi za izbor dugog ili kratkog prijenosa prema naprijed, hoda unatrag, praznog hoda, odnosno položaja za parkiranje. Za obuzdavanje snage tu su tri diska, po jedan na prednjim kotačima, te



Neprecizna ručica mjenjača nam je zadavala glavobolje

► Pregledni instrumenti jednostavnog dizajna pružaju sve potrebne informacije



► Uz lijevu ručku se nalaze prekidači za rasvjetu, tipka elektropokretača te poluga čoka



► Uz desnu ručku se smjestila tipka za uključivanje pogona na četiri kotača, a ispod svojevrsnog osigurača je i tipka za blokadu diferencijala



jedan centralni na stražnjem diferencijalu. Zanimljivo je kako se Kinezi trude svoja vozila opremiti složenim kombiniranim sustavima kočenja koji često odu u krivom smjeru. Prednje kočnice aktiviraju se pomoću desne ručice, dok desna papučica djeluje na prednje i stražnje diskove, a lijeva ručica ima isti zadatak, ali posredno, preko sajle spojene na papučicu. Tekućinom hlađeni jednocilindrični agregat uz provrt i hod 87,5 x 82 mm ima zapreminu 493 ccm, a u glavi mu se nalaze jedna bregasta osovina i dva ventila. Kompresijski omjer od 10,2:1 tlači smjesu koju priprema rasplinjač, dok se za pojavu iskre na svjećici brine elektronsko paljenje. Proizvođač deklarira snagu od 36 KS pri 7.000 okr/min u otvorenoj verziji, dok izvedba za homologaciju, naravno, ima 15 kW. U vožnji je više došao do izražaja popriličan zakretni moment dostupan već od niskih okretaja, što možemo pripisati velikoj zapremini agregata. Ovaj nemalih 336 kilograma težak ATV

počiva na gumama dimenzija 25x8-12 sprijeda te 25x10-12 straga, dok mu u spremnik goriva stane 19 litara, što dostaje za više sati neprekidne zabave.

Odlučno napredovanje

Spremni za vožnju i zabavu u blatu sjeli smo na testni četverocikl te bez muke pokrenuli jednocilindrični agregat. Kada je hladan, potrebno je povući čok, nakon čega pali na prvi pritisak tipke elektropokretača, dok agregat na radnoj temperaturi jednako lako oživljava bez čoka. To je svakako dobro, jer smo iz znatizelje probali motor pokrenuti pomoću ručnog pokretača i zaključili da bi se s tim zadatkom pomučio i Veli Jože. Položaj za upravljačem je neutralan, a sjedalo široko, pa smo uspjeli izaći iz garaže nakon što smo svladali ručicu mjenjača i odabrali hod unazad.

(1) Poput malenog "terenca" King krasi moderna svijetla, klasična maska i glomazni odbojnik (2) Ako elektropokretač otkáže tu je sustav za ručno pokretanje za koji je potrebna nadnaravna snaga (3) Stražnji ovjes je, kao i prednji nezavisan, izveden sa dvostrukim ramenima. Podvozje ATV-a je zaštićeno, a tu je i priprema za kuku

Nakon toga je uslijedilo ponovno hrvanje s ručicom mjenjača, kako bismo odabrali hod prema naprijed s dugim prijenosom. Na putu do terena vozili smo se prometnicama, gdje smo postigli krajnju brzinu od 90 km/h, pri čemu je vozilo ostalo iznenađujuće stabilno, iako vibracije na nožnim osloncima uslijed jako orebrenih guma postaju nepodnošljive. Zbog visokih guma promjene pravca nisu odlučne, već je potrebno izvjesno vrijeme dok se podvozje "namjesti" za skretanje. Kada smo zavoje prolazili brže, prednji kraj je pokazao tendenciju popuštanja, što se potvrdilo i na zemljanoj i blatnoj podlozi, ali radi se o osobini koja se gotovo redovno javlja kod četverocikala, više ili manje izražena. Prelaskom na makadam, poljske putove i u blato postali smo svjesni da je ovjes odlično podešen,

pa upija neravnine, a istovremeno ne dozvoljava pretjerano naginjanje vozila. Kočnice su se pokazale dovoljnim, ali tek kada se koristi nožna poluga, jer nismo uspjeli povući ručice na upravljaču toliko da bismo se sigurno i brzo zaustavili. Zato pritisak na nožnu kočnicu djeluje na sva tri diska i tada vozilo naglo gubi brzinu. Treba spomenuti da King obiluje vibracijama, a kada isključimo one koje su rezultat terenskih guma na asfaltu ostaju one koje proizvodi agregat. Osim vibracija tu je i buka, pa je agregat mehanički bučan, dok iz ispuha dolazi vrlo umjeren i ugodan ton, a prijenos i nekvalitetno pričvršćene plastične oplate stvaraju cijelu plejadu zvukova koje ne znamo nabrojati ili im odrediti porijeklo. Došao je red na zabavu, pa smo se odlučno zaputili prema blatnjavim poljskim putovima prošaranim kolotrazima i lokvama, koje kao da su čekale na nas. Već s pogonom na stražnje kotače King 500 odlučno grabi preko svih pre-



1



2





3

Sa ovakvim vozilom cijeli svijet je igralište, a posjeti lijepim lokacijama su igra

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Obujam: 493 ccm
Provrt x hod: 87,5 x 82
Odnos kompresije: 10,2:1
Razvod: dva ventila, jedna bregasta osovina
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Pokretanje: elektropokretač i ručno
Napajanje: rasplinjač
Spojka: automatska centrifugalna
Mjenjač: CVT
Opjese: naprijed dvostruka poprečna ramena; straga dvostruka poprečna ramena
Gume: prednje 25x8-12, stražnje 25x10-12
Kočnice: naprijed dva diska, straga jedan disk
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.116, širina 1.175, visina 1.244, visina sjedala 900, osovinski razmak 1.280, težina 336 kg
Deklarirano: snaga 20 ks (36 ks pri 7.000 okr/min bez blokade) max. okr. moment 36 Nm pri 5.500 okr/min
Spremnik goriva: 19 l

 jak i pouzdan agregat, terenske sposobnosti, mogućnost registracije, instrumenti
 ručica mjenjača, prijenosni sustav, vibracije, završna obrada, parkirna kočnica



preka, a pritiskom na crvenu tipku na upravljaču uključuje se pogon na četiri kotača, koji ga čini nezaustavljivim. Koliko god se trudili, nismo uspjeli zapeti u blatu, a da nam je to i uspjelo, na raspolaganju smo imali blokadu diferencijala, koja se uključuje pomoću žute tipke sakrivene ispod crnog poklopca na upravljaču. Za posve nezamislive terene postoji i mogućnost odabira kratkog hoda prema naprijed, ali to nam je uspjelo svega nekoliko puta, jer neprecizna ručica mjenjača iziskuje puno truda kako bi se odabrali krajnji položaji L odnosno P. Položaj L sa svojim skraćanim prijenosom nam nije zapravo niti trebao, dok položaj P predstavlja opciju za osiguravanje vozila prilikom parkiranja i žao nam je što ga nismo mogli izabrati, jer King nije opremljen drugačijom parkirnom kočnicom. Osim buke, koja zapravo ne kvari toliko dojam u vožnji, najveća zamjerka je nepreciznost mjenjača jer otežava manevriranje i jednostavno kvari zabavu. S druge strane, agregat raspolaže obiljem zakretnog momenta i djeluje kao da nikada neće stati, pokazivač temperature nam je govorio da ga nismo uspjeli preoptereti, dok je pokazivač količine goriva sugerirao da se sva zabava odvijala uz umjerenu potrošnju goriva.

Novci i muzika

Stara poslovice kaže "Koliko novaca, toliko muzike", ali mi se s time u ovom slučaju ne bismo posve složili. Koliko god je King sposoban

na terenu, nismo sigurni da svojom kvalitetom u potpunosti opravdava nemalu cijenu od 52.000 kn. Primjer previsoke cijene svakako je usporedba s modelima poput Honda TRX 400 FA, koja je 80 kilograma lakša i 6.200 kn jeftinija. Sličan primjer je i Yamahin Grizzly 350 FWAN dostupan za 46.970 kn, te razni drugi ATV-i japanskih proizvođača, koji uz ime donose i Kincezima nedostižnu kvalitetu. Prednost koju King 500 ima u odnosu na navedene i slične

modele je činjenica da je lako dostupan i spreman za registraciju, što nije slučaj s japanskim četverociklima koje uvoznici ne dobavljaju redovito i ne opremaju homologacijskim kompletima. Usporedimo li ga sa bližom konkurencijom poput modela Linhai 300 4x4, koji ima znatno nepovoljniji omjer snage i težine, ali zato uz 12.500 kn nižu cijenu nudi više opreme, sve se svodi na pitanje što želite: jači četverocikl s manje opreme ili slabiji s više opreme. U svakom slučaju,

King 500 4x4 je funkcionalan radni četverocikl koji je uspješno prošao naša testiranja, ali nam je i ukazao na neke nedostatke poput vibracija, buke te neprecizne ručice mjenjača. Sve navedeno su detalji na koje se vlasnik može naviknuti, no isto tako smatramo da to za 52.000 kn ne bi trebao. Ako se odlučite za ovaj ATV, budite spremni na navedene mušice i ne dajte da vas smetaju, pa će vožnja bespućima ili kroz blatnu lokvu iza vaše kuće biti još veći užitek. ■

Pored težine od 336 kilograma King je moguće voziti agresivno, ali treba računati na proklizavanje prednjeg kraja

