





★ Kymco MXU 250 ★ SYM Quadlander 250 ★ TGB Blade 250 ★ Linhai 300 4x4

# [ 4x ] **RADNI** **USPOREDNI TEST** **CETVEROCIKLI** **DO 300 ccm**

Iako ih se pomalo nepravedno naziva radnim četverociklima, ovom kvartetu ATV-ova prihvatljive cijene i dovoljno primamljivih voznih osobina ležerna zabava je puno

privlačnija od obavljanja teških fizičkih poslova. No, zatreba li, svaki od njih će rado preuzeti teret na svoja pleća, a kada tome pridodate povećanu praktičnost i udobnost, lako je razumjeti zašto su im manje agresivni korisnici spremni bezuvjetno oprostiti nešto smireniji temperament u odnosu na razuzdanu sportsku braću. Iako se udoban i impozantan TGB pokazao najbolje zaokruženom cjelinom, Kymco i SYM su prikazanim vrlinama nekako najbliže prosjeku ove klase, dok je Linhai uvjerljivo najpristupačnije vozilo s integralnim pogonom

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ  
FOTO: MARKO GUZINA I ŽELJKO PUŠČENIK

**P**onekad doista nije lako biti ATV. Kao da vam naporna provlačenja šumskim gudurama i prelaženja planinskih potoka dodatno otežana nehigijenskim uvjetima rada u vodi, prašini i blatu nisu dovoljna kazna, lako je moguće da će se od vas tražiti obavljanje neke vrste društveno korisne djelatnosti poput prijevoza netom ulovljenog «mirišljavog» šarana ili još gore, vuče prikolice sa stotinjak kilograma stajskog gnoja.

Srećom, u vašoj stručnoj diplomi jasno piše da ste radni četverocikl i to bi trebala biti kakva-takva garancija da će vam obavljanje lakših poljoprivrednih radova kao fizički aspekt maltretiranja pasti lakše od onog psihičkog. Jer, možete imati najbolje gene i pritom biti lijepi poput tigra, zabavni poput čimpanze i vrijedan poput mrava, no uvijek će se naći neki prostodušni promatrač koji će vam nalijepiti nezasluzenu etiketu tovarne mazge ili traktorčića. Dodatni izvor frustracije mogla bi vam biti i teškog rada pošteđena sportska braća, koja poput kakvih besposlenih starleta služe samo za povre-

# Diskretni šarm radničke klase



Svakog od ovih ATV-ova krasi specifičan i originalan dizajn. U širokom rasponu od Linhaijevog i Kymcovog oblikovanja, koje je tipično za radne četverocikle, do SYM-ovog i TGB-ovog očitog koketiranja sa sportskim svatko će naći barem jedan model koji mu se sviđa

menu nečasnu zabavu, bez da pritom na bilo koji način korisno doprinose zajednici, a opet će im se svi diviti i željeti biti u njihovu društvu.

Po mnogočemu odnos između sportskih i radnih četverocikala podsjeća na onaj između obrambenog igrača i napadača. Kao što najboljeg i najpoznatijeg stopera u trenutku može zasjeniti tek prosječan golgeter koji se jednostavno našao u pravo vrijeme na pravom mjestu, tako sasvim prosječan «sportaš» svojom agresivnom pojavom može potisnuti u

drugi plan i najbolji radni četverocikl. Na tom bi tragu, a u nekom fiktivnom rasporedu 3-5-2, ovdje okupljena ekipa vjerojatno bila prisiljena obavljati obrambene zadatke, pa bi tako Linhai bio čvrst, iako ne pretjerano agiln «libero», Kymco MXU i SYM Quadlander bili bi pouzdani braniči s izraženim ofenzivnim namjerama, dok bi TGB Blade svojim zalaganjem sigurno dogurao i do zadnjeg veznog. Zbog svoje bi nešto veće težine spomenuta četvorka po pitanju okretnosti i skok igre zaostajala

u odnosu na istaknute napadače, ali bi se zato puno bolje snalazila na grbavom ili raskvašenom terenu.

No, spustimo sada loptu na tlo i posvetimo se kratkom upoznavanju s protagonistima našeg usporednog testa. Doduše, dosad smo vam na stranicama Moto Pulsa već predstavili tri četvrtine ovdje okupljene ekipe, tako da je nekima možda ostalo u sjećanju da kineski Linhai ima neke rodbinske veze s Yamahom ili da su prošle godine predstavljene TGB Blade i tek nešto stariji SYM Quadlander

Tajvanska trojka je u pretežno terenskoj vožnji prosječno trošila vrlo prihvatljivih 7 litara na 100 km, dok je robusni Linhai bio nešto rastrošniji

uspjela prva generacija četverocikala proizašlih iz pogona tih tajvanskih proizvođača, koji su dosad uglavnom bili specijalizirani za program skutera.

Iako ga dosad nismo imali na testu, vjerujemo da ljubitelji ovakve vrste vozila posjeduju pokoju informaciju i o Kymcu MXU 250, to više što upravo četverocikli tog proizvođača slove kao ponajbolji uradci koji dolaze iz tog dijela zemaljske kugle. Kymco taj svoj gotovo plemićki status opravdava elegantnim i smirenim izgledom kao suštoj suprotnosti TGB-u i SYM-u, koji pozornost kupaca pokušavaju privući koketiranjem s nekim dizajnerskim rje-





Ne dajte da vas ova slika zavara. Umjesto romantike na šumskom proplanku ovoj četvorki puno više odgovara borba s prirodnim elementima. Što su uvjeti gori, to je njima bolje (slika gore desno)



KYMCO MXU 250



LINHAI 300 4X4



SYM QUADLANDER 250



TGB BLADE 250



Iako bi im ovjes mogao biti bolji i dužeg hoda, svaki od ovih četverocikala ima sasvim dovoljno penjačkih atributa da vam omogući bezbrižno hvatanje u koštac i sa zahtjevnijim terenom. Svejedno, kad smo se nakon početnog upoznavanja uputili u ekstremnije vode, kod TGB-a smo najviše proklinjali izvedbu ručice gasa, dok smo SYM-u zamjerili što je bio obuven u cestovnu, a ne u terensku obuću. Zahvaljujući mogućnosti uključivanja pogona na sve kotače i reduktora, Linhai se dobro snalazio na zahtjevnim šumskim gudurama, no istovremeno je zbog svoje težine bio sklon upadanju u nevolje iz kojih se ponekad izvlačio s dosta napora. Diskretni Kymco se u takvim uvjetima pokazao kao vrlo uravnoteženo vozilo koje se ničim posebno ne ističe, ali s lakoćom izvršava većinu naredbi svog vlasnika

Ne brinite, nije na pomolu nikakva «balvan revolucija». To nam je samo hrpa besposlenih trupaca (tu ne mislimo na one s kacigom na glavi) poslužila kao idealna kulisa za zorno prikazivanje nemirna duha i terenskih mogućnosti ovih ATV-ova

šenjima koja smo dosad vidali samo kod sportskih četverocikala.

No, bez obzira na to što bi Blade i Quandlander nekoga mogli prevariti svojom formom, uvjerenja smo da je svaki od ovih četverocikala svojim sadržajem više ili manje tipičan pripadnik radnih ATV-ova, a taj je njihov zajednički nazivnik dodatno potenciran kroz neke osnovne razlikovne elemente koji ih jasno odvajaju od sportske braće. Uz bogatiju opremu i bolju zaštitu vozača od blata tu ubrajamo i povećanu praktičnost, ali i pridodanu težinu i samim time ponešto smanjenju agilnost. Uz činjenicu da načelno spadaju u istu kategoriju, tajvanske četverocikle povezuje i to što počivaju na vrlo sličnim mehaničkim rješenjima, uključujući tu i uporabu živahnih agregata zapremine 250 ccm koji im pružaju taman dovoljne performanse, dok Linhai svoju posebnost ne duguje toliko svojoj nešto većoj zapremini ili zemlji porijekla, koliko uključivom pogonu na sva četiri kotača.

### Dobre vibracije

Linhaijev specifičan karakter simpatičnog gorštaka jasno se manifestira već i kod stajanja na mjestu, kada pogonski agregat zapremine 299 ccm vibrira više od svojih konkurenata, uzrokujući tako laganu drhtavicu cijelog četverocikla. Stvari će se nakratko popraviti kada krenete s mjesta, budući vibracije na nogama s porastom brzine postaju slabijeg intenziteta, no pri približno 60 km/h na scenu nastupa neugodna trešnja upravljača. Tome svakako pridonose i gume izraženo terenskog profila, no budući takvih problema nismo imali kada smo prije nešto više od godinu dana radili pojedinačni test ovog istovrsnog modela opremljenog čeličnim naplatcima, prst sumnje ćemo u prvom redu usmjeriti

na izbalansiranost aluminijskih kotača koji su dio serijske opreme. Stvar se malo popravila kad smo pritisak u gumama smanjili na propisane vrijednosti, no trešnja je i dalje bila sasvim dovoljnog intenziteta da u potpunosti eliminira strah kako ćete zaspati za upravljačem ovog četverocikla, ma koliko umorni bili.

Tajvanska je trojka tu puno uglađenija i lagane vibracije na mjestu dobivaju na frekvenciji s porastom brzine, ali istovremeno gube na intenzitetu, tako da ne uspijevaju ozbiljnije narušiti ukupnu udobnost. Pritom je TGB specifičan po tome da se glavina vibracija osjeti na rukama, dok vam SYM

i Kymco u prvom redu nude masažu stopala. Kod Kymca su vibracije najosjetnije pri približno 60 km/h, no bez obzira na činjenicu da MXU 250 ukupno najmanje tresu, to mu nije bilo dovoljno da pobjegne sa začelja po pitanju udobnosti.

MXU je, naime, svojim dimenzijama za dva broja manji od masivnog TGB-a i Linhaija, te za pokoji bitni centimetar kompaktniji od SYM-a, koji je svojim protezanjem u dužinu, širinu i visinu najbliži nekom prosjeku ove klase. Sam je položaj vozača kod Kymca još i relativno u redu, a to posebno vrijedi za smještaj nogu, koje su zbog uskog središnjeg dijela četverocikla najmanje rašire-

Dok je konkurencija prilikom prelaska preko vodenih zapreka povremeno znala i zakašljucati, Kymco je bez ikakvih problema ostavljao brazde u blatnim jezercima





## Dizajn i ploča s instrumentima

Iako načelno pripadaju istoj klasi, četiri junaka našeg usporednog testa svoju su osebnost jednako izražajno prikazivali kroz dizajn, kao i kroz vozne osobine. Svaki je od ovih četverocikala na svoj način vizualno poseban i kao takav predodređen da se sviđi drugoj vrsti kupaca. S obzirom da je svako ocjenjivanje dizajna ionako subjektivno, ostavit ćemo vama da sami izaberete svog favorita, a mi ćemo samo opisati osnovne crte. Počinjemo s Linhaijem kao modelom koji nas je najviše asocirao na tipični radni četverocikl. Uz grube gume tome pridonose masivni nosači prtljage i veliki prednji odbojnik obogaćen vitlom. Jednostavna, ali simpatična prednja svjetla ne samo da podsjećaju na neke slavne terenske automobile starije generacije, već istovremeno pridonose svojevrsnom "military look-u", baš kao i centralno smješteno malo stražnje svjetlo, koje izgleda kao da je skinuto s nekog vojnog kamiona. S

istog je vozila lako mogla biti preuzeta i siromašna ploča s instrumentima, koja se sastoji od jednostavnog analognog brzinomjera i nekoliko kontrolnih žaruljica, dok bi duh modernih vremena trebao utjeloviti teško čitljiv digitalni brojač prijeđenih kilometara.

U usporedbi s Linhaijem osjetno manji Kymco djeluje puno "civilnije", no za razliku od TGB-a i SYM-a on ne pokušava previše koketirati sa sportom, tako da je već na prvi pogled jasno da se radi o radnom četverociklu. O tome da se oblikovanju ovog četverocikla pristupilo s dužnom pažnjom svjedoči i to što ne postoji detalj koji bi iskakao iz uravnotežene cjeline, a posebne pohvale dizajneri zaslužuju za izgled originalnih stražnjih i vrlo lijepih prednjih svjetala. Kada se sve zbroji, dopuštamo da nekome Kymco možda i neće biti najljepši u ovoj konkurenciji, ali je vjerojatno najskladniji. Tom dojmu pridonosi i

moderno izvedena, ali nekako nenametljiva digitalna ploča s instrumentima kompaktne izvedbe koja pruža sve potrebne informacije.

Ploča s instrumentima koja se nalazi na upravljaču TGB-a Blade 250 nudi približno jednaku količinu informacija, no ona svojom izvedbom i utjelovljenjem digitalnog brojača okretaja ipak više teži senzacionalizmu. Isto se može reći i za dizajn cjelokupnog četverocikla, budući TGB posjeduje nekoliko detalja koji vas žele osvojiti na prvu loptu. Tu prije svega mislimo na izvedbu prednjih i stražnjih svjetala, ali i na dvostruke ispušne lonce. Sasvim je neupitno da su TGB-ovi dizajneri željeli igrati na kartu atraktivnosti, a jedinu ozbiljniju zamjerku upućujemo zbog hidrodinamičke izvedbe prednjeg kraja, odnosno previše isturenog nosa, koji donekle narušava ukupnu skladnost linija.

Vidno kompaktniji Quadlander nema takvih problema. Štoviše, kod

ovog je SYM-a sve što se proteže od prednjeg odbojnika do stražnjeg nosača prtljage uokvireno u neprekidnu cjelinu. Iako zbog nekih svojih šminkerskih detalja djeluje osjetno sportskije od Kymca, ta dva četverocikla povezuje skladnost linija kao i to da zanimljivo riješena prednja i stražnja svjetla jasno definiraju njihov ukupni dizajn. SYM je pritom nešto privlačniji pri pogledu s boka, čemu svakako doprinosi plastična imitacija aluminijskog okvira, ali i osjetno "prozračnija" podnica za noge, dok Kymco odnosi premoćnu pobjedu glede oblikovanja ploče s instrumentima. SYM se, naime, diči sa dva originalno razmještena instrumenta prožeta retro štihom, koji sadrže sve potrebne informacije, uključujući tu i količinu goriva u spremniku, no ne bismo im zamjerali kada bi sadržali još poneki podatak, po mogućnosti prezentiran u digitalnom obliku.



KYMCO MXU 250



LINHAI 300 4X4



SYM QUADLANDER 250



TGB BLADE 250



KYMCO MXU 250



LINHAI 300 4X4



SYM QUADLANDER 250



TGB BLADE 250

ne, no pohvale na račun ergonomije naglo prestaju kada u računicu uvrstimo ograničenu mogućnost uzdužnog pomicanja, najniže postavljeno i najslabije tapacirano sjedalo, kao i preuzak upravljač. Uz to što bi mogao biti koji centimetar širi, upravljaču ne bismo zamjerali ni da je postavljen nešto više, budući ovako ne samo da prilikom oštrijih skretanja vrlo lako zapinje o koljena visokih vozača, već i otežava vožnju stoječki, tražeći da gornji dio tijela bude previše pognut.

Kod SYM-a su takvi nedostaci osjetno manje izraženi, djelom zbog toga što je također preuzak upravljač znatno više postavljen, a dijelom i zato što vozač ima osjetno više slobodnog prostora.

Sjedalo je pritom neobično uske izvedbe, te je kao i na ostalim četverociklima na ovom testu preslabo podstavljeno, ali stvar spašava (pre)mekani ovjes koji uspijeva upiti manje neravnine.

Zato se za Linhaijev ovjes se nikako ne bi moglo reći da je «soft», naprotiv, čak je i osjetno pretvrđ. Kinezu ipak ide u prilog veliki međuosovinski razmak i dobro pogođen položaj vozača, kojem se može donekle prigovoriti tek na malo previše raširenim nogama. Sve u svemu, da je opremljen nešto ugodnijim ovjesom i da nema već spomenute trešnje upravljača, ukupni bi dojam bio puno bolji, no ovako je Linhai po ukupnoj udobnosti poprilično iza TGB i malo iza SYM-a. To ga, međutim, nije spriječilo da cjelokupnoj konkurenciji pobjegne udobnim smještajem suvozača, budući na stražnjem djelu sjedala ima dovoljno mjesta i za smještaj megalomanske stražnjice

Jenifer Lopez. Čista je suprotnost Kymco, na kojem ćete iza svojih leđa teško utpati i anoreksičnu rusku gimnastičarku, no takvo što se ionako ne može ozbiljno prigovoriti modelu koji je samo načelno predviđen za prijevoz suvozača.

Isto opravdanje ne vrijedi za TGB, koji je - jednako kao i Linhai - registriran za vožnju u dvoje, no za razliku od Kineza na Bladeu inače udobno smješten suvozač ne može računati na praktični ruko-hvat u obliku stražnjeg nosača prtljage, a nedostaje mu i ponešto prostora za smještaj stopala. Zato se vozač ne može previše žaliti, kako po pitanju udobnosti, tako i po položaju za upravljačem, koji je jednom riječju moćan i to bez obzira da li sjedite ili vozite stoječki. Određene zamjerke mogli bismo imati tek na ponešto zgrčeni smještaj nogu, no zato riječi pohvale zaslužuje najbolji smještaj poluge automatskog CVT mjenjača. Kod Kymca i SYM-a ta je ista poluga tek nešto manje nadohvat ruke, a samo se kod Linhaija za njezino dohvaćanje treba malo više sagnuti.

Što se tiče funkcioniranja mjenjača, tu se Kymcu i TGB-u doista ne može uputiti nijedna ozbiljna







lako predstavljaju svojevrsan uvod u svijet ozbiljnih ATV-ova, uspoređeni četverocikli će svojim terenskim sposobnostima lako zadovoljiti očekivanja prosječnog korisnika i pružiti mu sasvim dovoljno zabave u off-road vožnji. Budući se mogu registrirati, dobro je znati da se sasvim dobro snalaze i na vožnji asfaltiranim prometnicama, tek Linhaiju nedostaje nešto više uglađenosti i mekoće

kritika, budući svoj posao obavljaju gotovo besprijekorno. Kod SYM-a smo prečesto imali problema kod stavljanja u hod unaprijed ili hod unazad, budući bi se agregat pritom rado ugasio. To je bilo posebno izraženo kad je inače vrlo dobar jednocilindraš bio sasvim hladan ili malo pregrijan, a uz podešavanje broja okretaja u praznom hodu tome smo doskočili tako da smo palcem lagano pritisnuli polugu gasa i tako malo povećali broj okretaja, dok

smo istovremeno lijevom rukom stavljali u brzinu. Određeno privikavanje, ali ni približno tolikih razmjera, traži i poluga mjenjača na Linhaiju, budući bi vam se u prvih nekoliko baratanja s njom moglo dogoditi da nehotice uključite reduktor. Linhai je, naime, jedini od ovdje suprotstavljenih četverocikala koji vam nudi mogućnost uključivanja skraćenog prijenosa, no još primamljivije zvuči da kao jedan od rijetkih u ovoj klasi pruža opciju

uključivanja pogona na sva četiri kotača, koji je uz poboljšanu prohodnost na zahtjevnom terenu sa sobom kao nepoželjni miraz donio i pozamašnu težinu.

Pribrojimo li tome robusni izgled i pomalo sirovi cjelokupni ustroj, nije čudo je Linhai 300 4x4 u nama budio asocijacije na vojni Land Rover pokretan nekim nejakim atmosferskim dizelom. Svatko tko zna nešto o voznim karakteristikama spomenutog britanskog terenca mogao bi već na temelju gornje rečenice lako zaključiti da koliko gornja usporedba ide u prilog Linhaijevim terenskim mogućnostima, toliko i govori da se ovaj četverocikl bolje snalazi na marginama civilizacije negoli u urbanim sredinama, u kojima mu uz nešto više uglađenosti ne bi škodile i konkretnije performanse.

No, sa deklariranih 300 kg Linhai spada u red najtežih četverocikala uopće i takvo što bi umrtvilo performanse i puno snažnijih pogonskih agregata, a kako ne bi tekućinom hladnog jednocilindraša zapremine 299 ccm. Njegovih 20 KS će vam pritom biti dostatno za razvijanje zadovoljavajuće - iako ne i impresivne - maksimalne brzine, no kada se gledaju ubrzanje i elastičnost, onda Linhai popri-

lako najbogatije opremljen, Linhai je s istaknutom cijenom od 34.500 kn najpristupačniji u ovom društvu, a u stopu ga slijede TGB i Kymco koji traže koju kovanicu manje od ravnih 36 tisuća kuna. U usporedbi s tim, 40.300 kuna koje je potrebno izdvojiti za SYM Quadlander predstavljaju njegov najveći nedostatak

Linhai se kao istinski "terenac" dobro snalazi u terenskoj vožnji. Čak i ako mu pozamašna težina i pretvrdi ovjes ponekad predstavljaju izvjesni hendikep, umirujuća je spoznaja da su vam na raspolaganju pogon na sve kotače, skraćeni prijenosni omjeri i vitlo



lično zaostaje za svojim konkurentima. Nepovoljan omjer između snage i težine postaje dodatno izražen kod savladavanja i sasvim blagih uzbrdica, a potreba za kapacitetnijim pogonskim agregatom bit će još očitija ako pritom naletite na raskvašeni teren, duboki šljunak ili bilo koji drugi prirodni element koji povećava otpore u vožnji. Određenu dozu živosti i mogućnost savladavanja opakijih strmina Linhaiju ćete podariti uključivanjem reduktora, no taj ćete trik moći koristiti samo na sporijim šumskim dionicama, budući je u tom slučaju maksimalna brzina gotovo prepolovljena, što znači da se blokada aktivira pri približno 40 km/h.

### Tutanj u šumu

Iako je svojim dimenzijama jednako impresivan, TGB je osjetno življi i to do te mjere da ostvarenim performansama spada u sam vrh ove klase. Ako pritom kažemo da maksimalnom brzinom i ubrzanjima u potpunosti parira 20-tak kilograma lakšem Quadlanderu, neće vam od iznenađenja ispasti čeljust, no nama je to predstavljalo ugodno iznenađenje, ponajviše zbog toga jer ih pokreće isti pogonski agregat koji je u stvari proizašao iz pogona SYM-a. Doduše, izjednačenost performansi lako je objasniti činjenicom da se za ovaj svake pohvale vrijedan pogonski agregat u originalnom izdanju uglavljenom u 223 kg težak Quadlander deklarira 18 KS pri 7.000 okr/min, dok se istovremeno ravnih 20 KS ostvarenih pri nešto nižih 6.500 okr/min mora nositi s 243 Bladeova kilograma.

Tom su igrom brojki TGB i SYM svoj omjer snage i težine doveli na približno istu razinu, a da pritom nisu previše odmakli 225 kg teškom i brojem konja deklarativno najmanje izdašnom Kymcu. Štoviše, iako nam je subjektivni osjećaj govorio drugačije, MXU se pokazao iznenađujuće agilnim, te je sa izmjerene 7,2 sekunde koje su mu bile potrebne da iz mjesta dohvati 60 km/h uspio biti mrvicu bolji od spomenutih konkurenata. O tome da Kymcov variomatski prijenos učinkovito prenosi svih 17 KS koje se oslobađaju pri 7.500 okr/min svjedoči i blaga nadmoć u izmjerenim međububrzanjima, a jedina brzinska kategorija u kojoj je Kymco blago deficitaran odnosi se na maksimalno izmjerenih 82 km/h kojima se smjestio točno na pola puta između najbržeg SYM-a, sposobnog dohvatiti 89 km/h i najsporijeg Linhaija, koji sa ostvarenih 75 km/h izravno potvrđuje da osvaja više bodova na ime maksimalne brzine negoli na ime ubrzanja. No, kao što smo već rekli, Linhaijeva

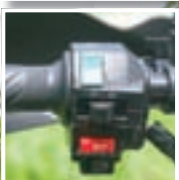


Kymco se odlikuje jednostavnim upravljanjem koje ga - čak i ako volite pretjerivati - čini zabavnim poput igračke

privlačnost ionako ne leži u performansama, već u činjenici da je opremljen uključivim pogonom na sva četiri kotača, koji mu u kombinaciji s reduktorom na zahtjevnom terenu omogućuje da se lakše izvuče iz naizgled bezizlaznih situacija. Doduše,

u njih će zbog svoje pozamašne težine i najlakše upasti i sva je sreća da se ovaj gorostas serijski isporučuje s vitlom kao joker rješenjem u trenucima kada se gume izrazito terenskog profila započnu beskonačno vrtjeti u prazno.







Uz svoj integralni pogon, ili bolje rečeno upravo zbog njega, Linhai se od ostalih sudionika ovog usporednog testa razlikuje po koncepciji donjeg postroja. Najveća je razlika sasvim očekivano u konstrukciji prednjeg kraja, gdje Linhai umjesto dvostrukih udomljuje jednostruka poprečna ramena uparena s MacPherson opružnim nogama. U svrhu prijenosa snage na prednje kotače koriste se poluosovine, dok se stražnja kruta osovina vrti zahvaljujući korištenju kardanskog prijenosa kao još jednog elementa koji Linhai čini nekako najbližim klasičnom poimanju radnog četverocikla. Sasvim suprotni dojam ostavlja ovjes, koji je malo pretvrd za ovakvu vrstu vozila, a to se najviše primijeti pri agresivnoj terenskoj vožnji. Stvar donekle spašava dugi međuosovinski razmak zbog kojeg Linhai manje skakuće po uzastopnim poprečnim neravninama, dok istovremeno poprilična širina vozila doprinosi ukupnoj stabilnosti.

Doduše, u pogledu držanja pravca Linhai je na začelju ove kolone, no jednom kada dohvati zavoje primjetno je stabilniji od, primjerice, SYM-a ili Kymca. Pritom je preporučljivo unaprijed odabrati putanju, budući je reaktivnost i mogućnost iznenadnog korigiranja putanje donekle prigušena već toliko puta spomenutom težinom. No, ona srećom nije do kraja uništila zadovoljstvo proklizavanja kroz zavoje, iako će se Linhai poprilično dugo opirati prije negoli relativno diskretno zapleše svojom stražnjicom. Za takvu vrstu zabave je preporučljivo da bude uključen samo pogon na stražnju osovinu, a i ne treba previše pretjerivati, budući ovaj četverocikl nije potpuno imun na iznenadno podizanje unutarnjih kotača, što i nije baš pretjerano ugodno kad sjedite ovako visoko kao što je to slučaj na Linhaiju.

Uz spomenute adekvatne penjačke sposobnosti i solidnu stabilnost ukupnom dojmu uživanja u vožnji doprinosi i dobro pogođen položaj vozača, kao i pogled na ogroman prednji kraj koji vam pruža osjećaj sigurnosti i apsolutne nadmoći nad okolnim svijetom.

Sve u svemu, u borbi protiv prirodnih elemenata Linhai ispunjava dobar dio onoga što obe-

ćava izgledom, a bio bi još zabavniji da je lakši, ili barem snažniji, kao i da korištenje pogona na sve kotače nije vremenski pomalo ograničeno. Naime, kad je remen variomata izložen velikim opterećenjima, sklon je pregrijavanju, a s upotrebom (veliku većinu vremena) bespotrebnog pogona na sve kotače ne treba pretjerivati ni zbog povećane potrošnje, budući je na terenu Linhai spreman «popiti» i preko 10 litara goriva i tako si bitno smanjiti autonomiju.

Ostala su trojica trošila približno 7 litara goriva na prijedjenih 100 kilometara, što su naoko velike brojke, ali su uobičajene u svijetu četverocikala, posebno u uvjetima terenske vožnje. Pritom se zahvaljujući svojem velikom spremniku goriva najvećom autonomijom kretanja može pohvaliti TGB, dok je nakon tijesne borbe titulu najštedljivijeg ponio Kymco. No, ako je najštedljiviji, Kymco zasigurno nije najstabilniji, barem ne u ostrim zavojima, gdje je zbog svoje relativno male širine pokazivao najizraženiju tendenciju za prevrtanjem. To je dodatno potencirano kada prilikom skretanja naletite na neku poprečnu neravninu, a imamo dojam da bi taj cijeli problem bio osjetno manje izražen kada MXU ne bi



**SYM je bio opremljen cestovnim gumama s kojima su proklizavanja bila još lakša i zabavnija**



Utabani šumski putovi predstavljaju maćji kašalj za ove četverocikle, a istovremeno vozačima željnim nešto brže vožnje predstavljaju idealan poligon za ugodnu zabavu

pokazivao toliku otpornost na proklizavanje, koja je, vjerujemo, posljedica ugradnje guma terenskog profila koje «grizu» podlogu, ali i blage naravi agregata, kojem su nagle provale snage strani pojam. U brzim je zavojima taj problem sa stabilnošću osjetno manje izražen, a tada do izražaja dolazi i zavidna okretnost zbog koje Kymco na trenutke djeluje poput kakve igračke.

Ovjes je - kao uostalom i na drugim protagonistima ovog testa - malo prekratkog hoda, ali tako dugo dok vožnja ne poprimi na tempu, on solidno obavlja svoj posao. Pritom treba računati i na određena skakutanja na zastopnim uzdužnim neravninama, što je posljedica najmanjeg međuosovinskog razmaka, a iz istog se razloga kod naglog kretanja s mjesta ponekad primjetno olak-

šava prednji kraj, zbog čega na trenutak možete izgubiti upravljivost. No, pohvale zaslužuju mali prevjesi i visoko podignuti prednji odbojnik koji vam omogućuje napadanje gotovo okomitih strmina, a dodatnu će vam sigurnost dok se uživljavate u ulogu divokoze pružiti i već pohvaljene gume, koje su taman dovoljno terenskog profila za nešto zahtjevniju uporabu.

### Na kočenju nitko kao Kymco

Za razliku od Kymca, testni je SYM bio isporučan u varijanti sa cestovnim gumama, koje bi u načelu trebale biti namijenjene samo nešto nevinijoj terenskoj uporabi, no svojim su nešto grubljim profilom omogućile Quadlanderu da bez većih problema prati ostalu trojku, barem tako dugo

dok mu se na putu nije ispriječio duboki pijesak ili ljepljivo blato. Ljubiteljima zahtjevnije off-road vožnje ipak preporučamo da se umjesto za cestovnu varijantu opremljenu ovakvim tenisicama sa nešto grubljim donom odluče za nabavku SYM-a opremljenog gumenim čizmama, odnosno pneumaticima sa čepovima. To više što smo se i sami na našem premijernom druženju s ovim četverociklom prije više od dvije godine mogli uvjeriti kako je adekvatna obuća sposobna učinkovito transformirati Quadlandera iz gradskog dečka koji uživa u povremenim penjanjima na obližnje brdo u vještog planinara koji se svojom sposobnošću snalaženja na srednje teškom terenu može bez ikakvih kompleksa suprotstaviti svojoj konkurenciji. Kad spominjemo konkurenciju, tu u prvo redu misli-

### DODATNA OPREMA

## Solidno opremljeni

Ako su već radni četverocikli, ne moraju biti i radni strojevi, a to znači da se od uspoređene četvorke uz obavljanje elementarnih funkcija očekuje da svom vlasniku ponude i neku vrstu luksuza. Pritom ugrađena serijska oprema ne mora ići samo u smjeru povećanja ugone vožnje ili podizanja vizualnog dojma, već se može težiti i ka poboljšanoj praktičnosti. Tako, primjerice, Kymco osim bogato opremljene ploče s instrumentima

nema drugih šminkerskih dodataka, no svejedno posjeduje sve što vam treba, uključujući tu i prednji i stražnji nosač prtljage.

Iako bi mogućnost prijevoza prtljage na prednjoj ili stražnjoj "hau-

bi" trebala postati standardom u svijetu ovakvih četverocikala, tu Kymcov svijetli primjer može slijediti samo Linhai, koji je bez obzira na svoju najpovoljniju cijenu uvjerljivo najbogatije opremljeno vozilo na ovom testu. Jedan od upečatljivijih elemenata njegove dodatne opre-

me je električno vitlo, koje bi vas trebalo izvući iz nezgodne situacije u kojoj vam uključivanje pogona na sve kotače i reduktora nisu dovoljni. Osim toga, Linhai u seriji dolazi s aluminijskim naplatcima, ali i s kukom koja može povući prikolice težine 200 kg. Tu su i uvijek dobro došli štitnici za ruke, no oni u ovom

slučaju više zadovoljavaju svojom obilnom formom, negoli kvalitetom izrade.

SYM taj detalj ima nešto bolje izveden, no on svojom ukupnom opremljenošću ni izbliza ne može konkurirati Linhaiju. Tako osim štitnika za ruke od sveg nabrojanog Linhaijevog inventara SYM posje-



KYMCO MXU 250



LINHAI 300 4X4



SYM je po svemu osim po cijeni nekako najbliže prosjeku ove klase

Vrlo dobar pogonski agregat preuzet od SYM-a i zavidna stabilnost čine TGB Blade 250 neočekivano zabavnim



mo upravo na Kymco MXU, kojeg su zasigurno SYM-ovi inženjeri rastavili na proste faktore prije negoli su zavrnuili rukave i upustili se u avanturu sastavljanja vlastitog četverocikla. I kako to obično biva, učenik je u nekim stvarima uspio nadmašiti učitelja, a tu uz kvalitetniju ergonomiju mislimo i na Quadlanderovu nešto bolju stabilnost u oštrim zavojima, koja ga uz mnoge druge njegove karakteristike čini nekako najbližim prosjeku ove klase. To vrijedi i za zadovoljavajuće držanje pravca, a jedina ozbiljnija zamjerka koju možemo uputiti na ime dinamičkih karakteristika SYM-a odnosi se na pretjeranu reaktivnost, odnosno na - automobilskim rječnikom govoreći - «predirektan» upravljač zbog kojeg Quadlander ponekad preneglo skrene te se tako nepotrebno destabilizira.

TGB nema takvih problema, no iako je uvjerljivo najstabilniji ATV u ovoj konkurenciji pa i šire, ni on nije sasvim bez grijeha i lako je primijetili da se prilikom uzastopnih i naglih promjena pravca, odnosno agresivne slalom vožnje, itekako može uznemiriti stražnji kraj, koji će u trenutku započeti svoj opasan ples. Što se pak tiče onog sportskog plesa, odnosno kontroliranog proklizavanja kroz zavoje, tu nema nikakvih problema budući Blade poput ranije spomenute latino plesačice uživa u mrđanju svojom stražnjicom, a oduševljava i lakoćom kojom vam omogućava da ga aktiviranjem stražnje kočnice prvo sasvim prepriječite na putu, a onda se i pravodobnim dodavanjem gasa u trenutku okrenete za punih 180 stupnjeva i vratite se u smjeru iz kojeg ste došli.

Za bezbrižno izvođenje takvih trikova sasvim je sigurno između ostalog zaslužna i pozamašna širina ovog vozila, koja, doduše, u gustoj šumi lako može postati dvosjekli mač, budući TGB traži nešto više slobodnog prostora dok napreduje kroz divljinu. Zamjerku upućujemo i previše isturenom «nosu» četverocikla, koji bi prilikom pristupanja oštrijim strminama ili nezgodnog doskoka lako mogao zagrepsti u šumsko tlo poput vepra neodoljivo privučenog mirisom tartufa, no puno nas je više zasmetao izostanak za ATV klasične poluge gasa koja se aktivira palcem desne ruke. Blade, naime, u tu namjenu koristi motociklističku izvedbu ručice gasa, koja se pokazala nezahvalnom alatkom prilikom «muževnije» off-road vožnje, budući su četverocikli zbog svoje specifične konstrukcije skloni tome da vam pri

duje još samo stražnji nosač prtljage, a jedino čime može posramiti Kineza je to što posjeduje utičnicu za struju napona 12 V. No, što mu to znači kad TGB ima čak dvije takve utičnice, s tim da je jedna od njih smještena u posebnom pretincu na zaključavanje smještenom u desnom prednjem blatobranu. Sličan preti-

nac se nalazi i u lijevom blatobranu, a uz bogatu ploču s instrumentima Blade se može pohvaliti i aluminijskim kotačima. Nažalost, ugradnja prednjih i stražnjih nosača prtljage u za to predviđene utore nije uključena u osnovnu cijenu, a spomenuti pretinci ni izbliza ne mogu kompenzirati nepostojanja nosača.

Kad već govorimo o prostoru za smještanje raznovrsnih predmeta, spomenimo da TGB ima malo prostora pod sjedalom, ali je svejedno izdašniji od SYM-a, koji na taj način ne može udomiti ništa deblje od praznog novčanika, a ništa prostraniji nije ni mali džepić smješten u lijevom prednjem bla-

tobranu. Kymco je tu ipak nešto bolji jer ispod svog sjedala uz slobodan prostor za smještaj boce od pola litre vode nudi i osnovni alat, no titulu ukupnog pobjednika u ovoj kategoriji odnosi Linhai, koji u svom stražnjem djelu ima zatvoreni tobolac sasvim solidne zapre- mine. ■



SYM QUADLANDER 250



TGB BLADE 250



## Pritisak u gumama

S obzirom na to da se ne sjećamo kada smo posljednji put dobili na test četverocikl s ispravnim pritiskom u gumama, kao i na to da primjećujemo kako se i dobar dio vlasnika ovih vozila pogrešno povodi za natpisom "max to inflate 2,5 bar", možda nije loše upozoriti sve zainteresirane da obrate pozornost na preporučene vrijednosti. Naime, iako će pneumatici četverocikla svojom formom podsjetiti na automobilske gume, oni s njima nemaju ništa zajedničkog, barem što se pritiska tiče, a o tome svjedoče i posebne naljepnice



koje se obično nalaze na lijevoj strani blatobranu. Naime, tamo su ispisane preporučene ili pak minimalne i maksimalne vrijednosti pritiska u gumama, iz kojih je lako uočiti da se gume četverocikla trebaju osjetno manje napumpati od onih na automobilu. No, uz činjenicu da guma četverocikla kada je pod preporučenim tlakom djeluje ispuhano, zbunjenosti svakako pridonosi i to što na spomenutim naljepnicama u pravilu nećete naći bar kao mjernu jedinicu pritiska, već u širem pučanstvu manje korištene oznake poput psi, kPa ili kgf/cm<sup>2</sup>. Bez da dublje ulazimo

u pretvaranje mjernih jedinica reći ćemo kako se u ovisnosti o modelu četverocikla i tipa gume preporučeni pritisak obično kreće od 3 do 7 psi, a to je u prijevodu pretlak od približno 0,2 do 0,5 bara.

Ukoliko je pritisak u gumama iznad tih preporučenih vrijednosti, četverocikl previše klizi i djeluje tvrdo, dok na za njih normalnom pritisku gume pružaju bolju hvatljivost te svojom mogućnošću sabijanja potpomažu radu ovjesa, čineći tako cijeli četverocikl mekšim i udobnijim. Spomenute brojke pritom nikako ne treba shvatiti kao apsolutno preporučljive, već ih samo uzeti u obzir kao grube prosječne vrijednosti, koje se - kako smo već

rekli - u stvarnosti razlikuju od četverocikla do četverocikla i tipa gume, a ovise i o tome radi li se o prednjoj ili stražnjoj osovini. Ako na svom četverociklu iz nekog razloga ne možete pronaći spomenutu naljepnicu s preporučenim vrijednostima, pokušajte konzultirati korisnički priručnik, u kojem uz maksimalne i minimalne vrijednosti obično stoji i upozorenje da neadekvatni pritisak u gumama može značiti gubitak kontrole. Isto tako, iz osobnog iskustva znamo da je prije svake vožnje pametno kontrolirati tlak u gumama, s time da vam tu neće pomoći obični mjerači, već ćete morati nabaviti onaj za mjerenje malih pretlaka.



TGB-u je najbolje od svih uspjelo pomiriti zahtjeve cestovne i off-road vožnje, bez da se pretjerano osjete pritom učinjeni kompromisi



Prednji kraj mu je možda malo previše reaktivan, no pri prolasku kroz zavoje SYM je ipak nešto stabilniji od Kymca

Iako bi trebao biti nešto temperamentniji, Linhai se može voziti i umjereno sportski



nalijetanju na neravninu naglo pokušaju «istrgnuti» upravljač iz ruku, pri čemu je lako moguće da ćete potpuno nehotice na tren dodati gas.

Iako bi se na temelju dosad iznesenih primjedbi lako moglo zaključiti drugačije, TGB se u stvari sasvim dobro snalazi u vožnji terenom, iako je lakocća kojom svladava prirodne prepreke i sposobnost da se jednako dobro snalazi na cesti i izvan nje ovaj put bila ponešto umanjena dobrano potrošenim gumama, koje su tijekom svog životnog puta na ovom testnom četverociklu očito odradile prevelik broj kilometara na asfaltnim površinama.

Te su iste «umorne» gume sasvim sigurno pridonijele tome da je TGB pomalo iznenađujuće donekle podbacio na kočenju, no valjda se radi nekog ukupnog kozmičkog sklada morala naći neka od kategorija u kojoj će i on zauzeti začelje na ovom usporednom testu. Iznenađenje je bilo tim veće jer pri umjerenim kočenjima Blade ostavlja puno potentniji dojam, no kada smo od njega tražili da pruži najbolje od sebe, on je nezaustavljivo jurio prema naprijed i tako još jednom daleko iza sebe ostavio svoje konkurente, ali ovaj put u negativnom smislu. Ne želeći ni u koga posebno upirati prstom, za taj ćemo TGB-ov podbačaj uz već spomenute gume ponajprije okriviti i pretjerano agresivnu stražnju kočnicu, koja se ne može kvalitetno dozirati, te je stoga pretjerano sklona blokiranju, nakon čega se počinje nositi stražnji kraj.

Ipak, da ne biste sve shvatili previše tragično, reći ćemo da je ukupnim osjećajem koji pruža pri

kočenju TGB uspio na kraju ostaviti pozitivan dojam, a isto vrijedi i za Linhai, iako biste kod njega nakon pritiskanja na polugu kočnice s lijeve strane upravljača mogli steći pogrešan dojam da ćete se moći brzo zaustaviti samo ako se zabijete u drvo. Naime, uz to što je ta poluga pretvrda i što je sila kočenja koju uzrokuje njezino pritiskanje blago rečeno nedostatna, ona nema svoju sestrišku polugu s desne strane upravljača kojom biste mogli aktivirati prednje diskove. To znači da ćete za svako ozbiljnije kočenje morati nagaziti nožnu komandu koja bez prigovora snažno aktivira sva tri diska i tako donekle opravdava činjenicu da se ne može precizno dozirati, posebno kada skakućete na neravnom terenu. Usprkos problemima s doziranjem bila je ugodna spoznaja da ovaj kineski gorostas primjenom adekvatne tehnike može sasvim solidno zakočiti, te da je po ukupnom zaustavnom putu Linhai taman toliko bolji od TGB, koliko je lošiji od SYM-a.

A iako mu ni cestovne gume nisu omogućile da kvalitetom kočenja dostigne Kymca, testirani je SYM na nas ostavio vrlo dobar dojam. Zaslugu za to uz normalan raspored komandi pripisujemo i tome da se kočnice nekako ponajbolje doziraju, a jedina stvar koja bi vam mogla zasmetati je trešnja stražnjeg kraja prilikom snažnih kočenja.

Na takvo što nećete naići kod Kymca, koji se zaustavlja nevjerovatnom lakoćom i bez ikakvih negodovanja, a posebna mu je kvaliteta to što je najmanje sklon blokiranju. Doduše, kod prvog

Dobrim terenskim mogućnostima Kymca svakako pridonosi i ne pretjerano snažan, ali vrlo kultiviran pogonski agregat i isto takav variomatski prijenos







Relativno mekani SYM-ov ovjes prilikom izvođenja skokova prelazano dolazi do kraja svog hoda, a to posebno vrijedi za prednji kraj četverocikla



odlučnijeg pritiskanja poluge kočnice moglo bi vas malo stegnuti oko srca, budući su one neobične sklone propadanju, no tu se zapravo radi samo o subjektivnom dojmu, jer se MXU zaustavljao uvjerljivo najsigurnije od svih vozila na testu.

### Povijest pišu pobjednici

Kad već spominjemo subjektivne dojmove, možemo slobodno reći da je Kymco ostavio i najbolji dojam glede kvalitete izrade, te se u tom aspektu, kao i ukupnim osjećajem solidnosti kojeg pruža tijekom korištenja, ponajviše približio svijetlim idealima koje susrećemo kod japanskih četverocikala. TGB ga tu slijedi u stopu, zajedno sa mrvicu manje savršenim SYM-om, dok smo kod Linhaija sasvim očekivano naišli na najveći broj nemuštih

sitnica i nedorađenih detalja koji malo kvare ukupno pozitivan dojam. Tu mislimo na svojevrsnu tvrdoću cijelog četverocikla, ali i na sasvim bespotrebne i konstrukcijski lako rješive «deformacije» poput nelogičnog rasporeda komandi kočnica ili trešnje prednjeg kraja.

No, bez obzira na to što je zbog takvih mana Linhai izgubio koji bod previše, zbog drugih prikazanih kvaliteta i činjenice da se u svemu hrabro držao nećemo reći da je izgubio u izravnom sučeljavanju s ovom nimalo bezazlenom konkurencijom, već da se izborio za častno četvrto mjesto. To više što je pritom odradio pionirski posao u dokazivanju da ponekad, ali samo ponekad, tradicionalno povoljna cijena kineskih proizvoda može biti samo primamljivi mamac, a ne i jedini jedini razlog

zbog kojeg kupujemo proizvode iz tog dijela svijeta. Drugim riječima, bilo bi pomalo nepravedno kao njegovu osnovnu prednost navesti cijenu od 34.900 kuna, iako je neosporna činjenica da Linhai nije samo najbogatije opremljen i najpristupačniji četverocikl na ovom testu, već je i uvjerljivo najpovoljnije vozilo s pogonom na sva četiri kotača.

Dakle, argumenata za kupnju ovog četverocikla itekako ima, no samo pod uvjetom da znate za što ćete ga koristiti. Ako vas zanima ležerna vožnja kroz prirodu, a na umu imate i povremeno svladavanje zahtjevnijih dionica na kojima bi vam uz pogon na sve kotače mogla zatrebati i pomoć vitla, onda bi Linhai mogao biti vaš izbor. No, ako vas u prvom redu privlači vožnja cestom ili nešto brža terenska vožnja, onda će vam vjerojatno više odgovarati SYM Quadlander 250.

Jasno, pritom je važan preduvjet da ste za to zadovoljstvo spremni izdvojiti nemalih 40 tisuća kuna, koje tajvanskog «šminkera» čine daleko najskupljim primjerkom na ovom testu. Vrlo dobar pogonski agregat, solidne performanse, dobre kočnice i podjednako dobro snalaženje u terenskoj i cestovnoj vožnji pritom mogu tek donekle opravdati istaknutu cijenu, no kada tome pridodamo mušičav mjenjač na testnom modelu i pretjeranu reaktivnost prednjeg kraja, lako je zaključiti zašto je SYM na kraju morao Kymcu prepustiti osvajanje srebrne medalje.

Naime, izuzmemo li donekle ograničenu udobnost za gabaritnije vozače, MXU 250 je u gotovo svakom segmentu barem ravnopravan Quadlanderu, a u mnogima je i malo bolji. Uz to što djeluje nešto robusnije i praktičnije, prevagu na vagi u Kymcovu koristi donosi i bolja završna obrada, ali i pozitivan imidž kojeg je Kymco stekao kroz dugogodišnje nastupanje u ovom tržišnom segmentu.

Što se tiče TGB-a tu dileme nema. Iako nije savršen, Blade je u nekim elementima bio pre-

TGB i Linhai su svojim dimenzijama za dva broja veći od prosječnog pripadnika ove klase





Linhai ne samo da ima više nego dovoljno prostora za smještaj svog vlasnika, već mu i nudi slatki osjećaj nadmoći zahvaljujući visoko postavljenom i širokom upravljaču, koji se svejedno relativno teško okreće pri manjim brzinama. Kupci TGB-a također mogu računati na dobro riješenu ergonomiju, dok je vidljivo manji SYM još uvijek taman dovoljno velik da svom vozaču pruži dovoljno radnog prostora. Kymcu bi zato dobro došlo malo rastezanja u duljinu i širinu, kao i to da inače preuzak upravljač bude nešto više postavljen, kako ne bi postojala mogućnost dodirivanja koljena

više uvjerljiv da bi se moglo dvojiti o ukupnom pobjedniku ovog testa. Od bitnijih ograničavajućih faktora nameću se nedovoljno uvjerljive kočnice i izostanak prednjeg ili barem stražnjeg nosača prtljage u serijskoj opremi, no ako smo bili dovoljno hrabri da ranije Linhaija usporedimo s Land Roverom, onda ćemo slijedeći tu istu logiku TGB Blade usporediti s Toyotom Land Cruiser. Tu ne mislimo samo na urođenu sposobnost da se podjednako dobro snalaze na cesti i izvan nje, već

i na to da su u svakom trenutku svom vlasniku u stanju ponuditi vrhunsku udobnost. Ipak, priča o usporedbi terenca i četverocikla naglo prestaje na prvi spomen cijene, budući TGB nije samo desetak puta jeftiniji od Toyote, nego je sa traženih 35.990 kuna za «velikih» 5 kuna jeftiniji od Kymca. Iako potpuno beznačajna, ta je minorna razlika u cijeni Bladeu omogućila da se uz ukupnu pobjedu okiti i naslovom za best-buy, dok ćemo Kymcu kao utješnu nagradu dodijeliti titulu Miss simpatičnosti.

Zanimljivo je pritom da su - bez obzira na to što je svaki od ovih četverocikala ispunio naša očekivanja - razlike između svakog od njih bile dovoljno opipljive da nam kao rijetko kada dosad omogućće jednostavno odvajanje pobjednika od njegovih pratitelja. Gubitnika tu ionako nema. Postoje samo četverocikli koji su nešto više ili manje srodni specifičnim zahtjevima pojedine ljudske duše, a u skladu s time i njihovi nešto više ili nešto manje zadovoljni vlasnici. ■

Vrlo dobar pogonski agregat znao se nositi s TGB-ovom težinom i pružao je više nego dovoljno potiška da se već pomalo istrošene stražnje gume povremeno zavrte u prazno



U ovoj konkurenciji Kymco ima najmanje mjesta za smještaj vozača i suvozača





	<b>KYMCO MXU 250</b>	<b>LINHAI 300 4X4</b>	<b>SYM QUADLANDER 250</b>	<b>TGB BLADE 250</b>
<b>MOTOR</b>				
Tip agregata	jedan cilindar, četverotaktni	jedan cilindar, četverotaktni	jedan cilindar, četverotaktni	jedan cilindar, četverotaktni
Promjer x hod (mm)	72,7 x 60	75,5 x 66,8	71 x 63	71 x 63
Zapremina	249 ccm	299 ccm	249,4 ccm	249,4 ccm
Kompresija	10,3:1	Nije deklarirani	10,5:1	10,5:1
Tip razvoda	1 bregasto vratilo i 2 ventila	1 bregasto vratilo i 2 ventila	1 bregasto vratilo i 2 ventila	1 bregasto vratilo i 2 ventila
Hlađenje	tekućinom	tekućinom	tekućinom	tekućinom
Napajanje	rasplinjač	rasplinjač	rasplinjač	rasplinjač
Max. snaga <small>KS(kW)-okr./min.</small>	17 (12,5) - 7.500	20 (14,7) - 6.500	18 (13,2) - 7.000	20 (14,7) - 6.500
Max. okr. moment <small>Nm (kgm) -okr./min.</small>	19,6 (2,0) - 5.500	23 (2,3) - 5.500	22,3 (2,3) - 5.500	23, 1 (2,4) - 5.500
Spojka	automatska centrifugalna	automatska centrifugalna	automatska centrifugalna	automatska centrifugalna
Mjenjač	CVT + hod unazad	CVT + reduktor + hod unazad	CVT + hod unazad	CVT + hod unazad
Pogon	na stražnje kotače	na stražnje kotače, uključiv 4x4	na stražnje kotače	na stražnje kotače
Završni prijenos	lanac	kardan	lanac	lanac
<b>CIKLISTIKA I KOČNICE</b>				
Okvir	čelični cjevasti	čelični cjevasti	čelični cjevasti	čelični cjevasti
Prednji ovjes	dvostruka poprečna ramena	jednostruka poprečna ramena, MacPherson opružne noge	dvostruka poprečna ramena	dvostruka poprečna ramena
Stražnji ovjes	kruta osovina s monoamortizerom	kruta osovina s monoamortizerom	kruta osovina s monoamortizerom	kruta osovina s monoamortizerom
Prednji kočioni sustav	dva diska	dva diska	dva diska promjera 175 mm	dva diska promjera 180 mm
Stražnji kočioni sustav	disk	disk	disk promjera 220 mm	disk promjera 220 mm
Gume prednje	22x7-10	24x8-12	22x7-10	22x7-10
Gume stražnje	22x10-10	24x11-12	22x10-9	22x10-10
<b>DIMENZIJE I NOSIVOST</b>				
Međuosovinski razmak	1.170 mm	1.265 mm	1.200 mm	1.300 mm
Duljina	1.810 mm	2.096 mm	1.890 mm	2.155 mm
Širina	1.050 mm	1.170 mm	1.055 mm	1.170 mm
Visina	1.110 mm	1.170 mm	1.115 mm	1.175 mm
Visina sjedala od tla	810 mm	900 mm	860 mm	840 mm
Spremnik goriva	12,5 l	14,2 l	12,5 l	19 l
Težina (suha)	225 kg	300 kg	223 kg	243 kg (255 sa tekućinama)
Maksimalna dopuštena težina / dopuštena nosivost	390 kg / 165 kg	450 kg / 150 kg (vitlo 2000 lbs, kuka - prikolica do 200 kg)	405 kg / 182 kg	423 kg / 180 kg
Nosivost prednjeg nosača prtljage	20 kg	36 kg	-	-
Nosivost stražnjeg nosača prtljage	30 kg	36 kg	30 kg	-
Garancija	2 godine	1 godina	2 godine	2 godine
<b>CIJENA</b>	<b>35.995 kn</b>	<b>34.500 kn</b>	<b>40.300 kn</b>	<b>35.990 kn</b>



	<b>PREDNOSTI</b>	<b>NEDOSTACI</b>
<b>KYMCO MXU 250</b>	elastičnost, kočnice, pogonski agregat, mjenjač	skućeni prostor za vozača, stabilnost
<b>LINHAI 300 4X4</b>	pogon na sve kotače, oprema, cijena	tvrd ovjes, odnos snage i težine, vibracije
<b>SYM QUADLANDER 250</b>	kočnice, pogonski agregat, performanse	cijena, mjenjač, pretjerana reaktivnost prednjeg kraja
<b>TGB BLADE 250</b>	stabilnost, pogonski agregat, mjenjač, udobnost, performanse	stražnja kočnica, težina, prednji i stražnji nosač nisu dio serijske opreme

<b>IZMJERENI PODACI</b>	<b>KYMCO</b>	<b>LINHAI</b>	<b>SYM</b>	<b>TGB</b>
Maksimalna brzina u km/h (stvarna / prema brzinomjeru)	82 / 85	75 / 72	89 / 91	88 / 93
Ubrzanje u (0 - 60 km/h)	7,2 sek	11,3 sek	7,4 sek	7,3 sek
Međubrzanje (30 - 60 km/h)	5,3 sek	9,7 sek	5,9 sek	5,5 sek
Točnost brzinomjera (pri 60 km/h)	62 km/h	62 km/h	58 km/h	66 km/h
Zaustavni put - asfalt (pri 60 km/h)	15 m	19,5 m	17,5 m	21,5 m
Potrošnja (l/100 km)	6,8	10,4	7,3	7,1

<b>BODOVANJE</b>	<b>KYMCO</b>	<b>LINHAI</b>	<b>SYM</b>	<b>TGB</b>
Udobnost i položaj vozača (10)	6	6	7	8
Vibracije (5)	4	2	3	3
Cestovna vožnja (10)	7	5	7	8
Terenska vožnja (10)	7	7	6	7
Stabilnost (10)	6	7	6	8
Upravljivost i držanje pravca (10)	8	6	7	8
Težina (10)	7	4	7	6
Kočnice (snaga i doziranje) (10)	8	6	8	5
Ovjes (10)	6	4	6	6
Mjenjač (5)	5	4	3	5
Performanse (10)	6	4	7	7
Elastičnost (5)	4	2	3	4
Potrošnja i autonomija (10)	6	4	6	8
Oprema (10)	4	8	5	6
Kvaliteta izrade (10)	8	6	7	7
Ukupna nosivost i nosivost nosača prtljage (10)	5	5	5	4
Smještaj suvozača (5)	2	4	3	3
Cijena (10)	8	9	5	8
<b>Ukupno</b>	<b>107</b>	<b>93</b>	<b>101</b>	<b>111</b>
<b>Poredak</b>	<b>2.</b>	<b>4.</b>	<b>3.</b>	<b>1.</b>