

Oslanjajući se na pozitivno naslijeđe svoje slabije braće Access Apollo 450 RS konačno uvodi u igru i brutalne performasne sasvim sukladne njegovu sportskom duhu. Kvaliteta kočnica nije proporcionalna snazi samog agregata, no zato izvedba ovjesa i ukupna udobnost zaslužuju pljesak. Japanski su modeli još uvijek izvan njegova dometa, no kad je tajvanska produkcija u pitanju, Apollo 450 nema razloga za bilo kakvu sramežljivost

Razbojnik s Tajvana

CIJENA
48.990 KN

PREDNOSTI

pogonski agregat i performanse, udobnost, ovjes, hod unazad, oprema

prednje kočnice, kvaliteta plastika

NEDOSTACI

Iako bismo poželjeli još malo više preciznosti prednjeg kraja i mrvicu bolju stabilnost, Apollo 450 može biti vrlo brz i zabavan. Na ulasku u zavoje je primjetno blago širenje putanje, no zato izlasci iz zavoja mogu biti vrlo brzi

PIŠE: **TOMISLAV BEŠENIĆ**
FOTO: **MARKO GUZINA**

Tajvanski proizvođači četverocikala postaju sve drskiji. U trenutku kada su počeli pristizati na naše tržište ciljali su samo na one kupce koji su smatrali da nisu dovoljno bogati da kupuju jeftine kineske modele, a istovremeno si nisu mogli ili jednostavno nisu željeli priuštiti skupocjene japanske četverocikle. Međutim, u posljednje se vrijeme njihova ponuda opasno počela širiti predstavljanjem nekoliko zanimljivih četverocikala veće zapremine, uključujući tu i sportske modele iz klase 450.

Iako po pitanju težine, ovjesa i kočnica još uvijek imaju poprilično prostora za napredak, najnapredniji

su tajvanski "sportaši" deklariranim vrijednostima snage uspjeli dostići i svoje uzore iz Zemlje izlazećeg sunca. Nažalost, zapremina i snaga nisu jedine kategorije kod kojih su tako nabildani Istočnjaci ubilježili porast, pa se tako u tom postupku povećanja mišićne mase umjesto masnog tkiva istopio dobar dio cjenovne razlike u odnosu na japanske sportaše. No, neke rezerva tu još ima, pa su tako tajvanski sportaši još uvijek jeftiniji za 10 do 15 tisuća kuna, a prednost im je i to što je u njihovu cijenu uključena i mogućnost registracije.

Testirani Access Apollo 450 RS jedan je od najnovijih četverocikala nastalih na tu temu, a kao najbolja preporuka mu služi to da dolazi iz već dokazane loze Apollo modela manje

zapremine, kojima je nedostajalo sirove snage, ali ne i sportskog duha. U odnosu na istoimene modele 250 i 300 IRS, novi Accessov jurišnik ne donosi samo veću zapreminu i drastično bolje performanse, nego i klasičan petbrzinski mjenjač umjesto CVT-a. Osim što takav mjenjač puno više odgovara zahtjevima sportske vožnje, on traži i ugradnju poluge spojke s lijeve strane upravljača, što znači da na ovom Apollu konačno nalazimo normalan raspored kočnica. Dakle, prednju kočnicu aktivirate desnom rukom, odnosno onako kako je to i jedino normalno.

Ako bismo sudili samo po prethodnom odlomku, mogli bismo zaključiti kako je Apollo 450 uspio izbrisati baš sve glavne nedostatke svojih slabi-

jih prethodnika, međutim, nitko nije savršen, pa tako ni ovaj četverocikl. Ipak, umjesto da krenemo od njegovih grijeha, početi ćemo s onim što nas kod Apolla 450 tjera na grijeh: pogonskog agregata sposobnog pružiti performanse s one strane zdravog razuma.

Tekućinom hlađeni jednocilindraš ima četiri ventila i dvije bregaste osovine u glavi, a njegovih je deklariranih 52 KS pri 7.500 okr/min dovoljno da preplaši i vlasnike nekih japanskih sportskih četverocikala takve zapremine. Iako jedan dio te raspoložive snage odmah "proguta" nešto veća težina samog Apolla (blaga je pretilost ionako klasična boljka svih tajvanskih četverocikala slične koncepcije), ubrzanja su doista silovita,

Apollo 450 RS vizualno je identičan svojoj slabijoj braći, što znači da ga krasi agresivan, iako samo umjereno maštovit dizajn karakterističan za tajvanske sportske četverocikle

>>>



Iako amortizeri imaju mogućnost podešavanja, za enduro vožnju nije potrebno mijenjati serijske postavke. Kompletan ovjes svoj posao odraduje vrlo dobro

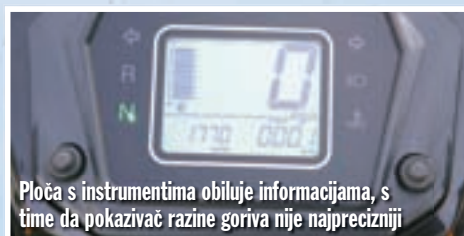


a užitek kojeg osjetite kod svakog konkretnijeg pritiskanja poluge gasa dodatno je potenciram sportskim decibelima ispušnog sustava.

Na putu do maksimalne brzine veće od 120 km/h neće vam biti nikakav problem koristiti mjenjač s pet brzina. Naime, on je toliko mekan da se nekad čini čak i premeanim, odnosno poluga mjenjača u nekim trenucima ne šalje dovoljno povratnih informacija, pa do trenutka otpuštanja spojke niti ne znate jeste li uspjeli staviti u željeni stupanj prijenosa. Zapravo, mjenjač najbolje od sebe daje kod uključivanja određenog stupnja prijenosa bez korištenja spojke, a kad smo već zaredali s pohvalama na njegov račun, spomenimo i to da je opremljen korisnim hodom unazad koji se relativno lako uključuje.

Utrka ubrzanja

Na nešto bržim ravnim dionicama takva kombinacija snažnog agregata i brzog i preciznog mjenjača čine Access Apollo 450 pravim "društerom", a bit ćete iznenađujuće brzi i na vijugavim dionicama, s tim da brzinom prolaska kroz zavoje ipak nećete moći sasvim konkurirati japanskim četverociklima. Da bi dostigao njihove kvalitete, ovaj bi Access trebao imati nešto reaktivniji i precizniji prednji kraj, a prilikom ekstremnije vožnje ne bilo loše da je cijeli četverocikl još malo stabilniji. Ponekad se kod naglih skretanja



Ploča s instrumentima obiluje informacijama, s time da pokazivač razine goriva nije najprecizniji



Motokros staza nije primarno područje djelovanje ovog četverocikla, no umjereniji vozači će se i tu dobro provesti

Uz snažan pogonski agregat, glavna prednost ovog četverocikla je vrlo kvalitetan ovjes koji lakoćom upija neravnine i manje skokove



Performanse koje pruža pogonski agregat zadovoljit će i one najambicioznije

stječe dojam kao da se cijeli motocikl lagano spotiče o vanjski prednji kotač. Usporedimo li ga s njegovim tajvanskim konkurentima, onda se Apollo 450 tu nema čega sramiti, međutim, uzmemo li u obzir potencijale pogonskog agregata, onda ipak ostaje žaljenje što ukupna stabilnost donekle sputava iskorištavanje raspoloživih performansi.

Osim toga, prednji kraj četverocikla u brzim i otvorenijim zavojima počinje pokazivati blagu tendenciju širenja putanje, a iz takta ga povremeno znaju izbaciti i uzdužne neravnine. Ipak moramo reći da se za vrijeme jurnjave ovim modelom nismo našli u nebranom grožđu, možda i zato jer smo uzeli u obzir sve dosad navedene kritike, te smo s određenom zadržkom ulazili u zavoj, da bismo onda na izlasku iz njega dali svoj raspoloživoj konjici da diše punim plućima. Takav pristup možda nekad i nije apsolutno najbrži, ali je svakako zabavan, to više što se zanošenja stražnjeg kraja izvode iznimnom lakoćom, posebno u stojećem položaju.

Ako se pritom previše zaigrate, dobro je znati da ni posebno težak ni posebno lagan upravljač omogućuje dovoljno brze i precizne korekcije putanje, no zato se kod ekstremne vožnje nemojte previše pouzdati u kočnice. Iako Access u svom sportskom duhu posjeduje čak i opletena kočiona crijeva, prednji diskovi jednostavno ne grizu dovoljno odlučno, dok sama poluga kočnice ostavlja dojam blagog propadanja. Za neki slabiji model to bi bilo i više nego dovoljno, no Access Apollo je ipak sposoban doseći sulude brzine, a tada s ovakvim prednjim kočnicama zaustavni put postaje malo previše dug. Srećom, nagazite li polugu nožne kočnice, četverocikl se počinje nešto konkretnije zaustavljati, s time da tada paralelno sa stražnjima koče i prednji kotači.

Na tehnički zahtjevnijim i samim time nešto sporijim dionicama Apollo 450 RS uglavnom ugodno iznenađuje i lako se nosi sa zadanim terenom. Iako nisu savršene, montirane Kenda gume dovoljno kvalitetno prenose



Svojom cijenom od 48.990 kuna Access Apollo više nije posebno jeftin, ali za tu vrijednost nudi solidnu ponudu serijske opreme i vrlo dobre performanse



Ispod stražnjeg desnog blatobrana tuđnji sportski otvoren ispušni sustav. Nazubljeni stražnji disk dobro obavlja svoj posao i inače nedostatnu silu kočenja podiže na nešto višu razinu



Plinski amortizeri s mogućnošću podešavanja i atraktivan prednji odbojnik pridonose sportskom duhu ovog četverocikla

svu tu silnu snagu na podlogu, a sâm četverocikl pokazuje zavidnu otpornost na nasjedanje na stražnju osovinu. S obzirom na nemalu deklariranu maksimalnu snagu i kratak međuosovinski razmak, s blagim smo nepovjerenjem krenuli u obračunavanje s onim najstrijmijim usponima, međutim Apollo u takvim trenucima nije bio posebno sklon rasterećivanju prednjeg kraja ili neželjenom podizanju na stražnje kotače. Tu je bio vrlo pitom i upravljiv.

Udoban i odvažan

Ipak, jedna od najvećih kvaliteta ovog četverocikla je njegov ovjes. Iako nudi brojne mogućnosti podešavanja, kod njega nas je najviše oduševio način na koji upija neravnine. Na nekoj većoj neravnini povremeno ćete osjetiti blagi udarac, no gledano u cjelini kvaliteta ovjesa je na iznenađujuće visokoj razini. Manje skokove upija u potpunoj tišini, dok će kod onih nešto jačih doskoka zadnji amortizer nešto glasnije udariti, no neće to biti nešto strašno. Dugački skokovi nisu upisani u njegovu radnu knjižicu, no kod umjerenijih letova cijeli je četverocikl lako predvidljiv - kako u zraku, tako i prilikom doskoka. Za neobuzdanu jurnjavu motokros stazom ipak je malo pretežak, no mogućnost podešavanja ovjesa vam dozvoljava da se i tu zabavite kvalitetnije nego što biste to mogli s nekim njegovim izravnim konkurentima.

Za uživanje u enduro vožnji nema potrebe igrati se s postavkama ovjesa. I ovakav kakav jest ovjes dobro izlazi na kraj s neravninama, te doprinosi ukupnoj udobnosti, koja je na visokoj razini. Sjedalo je mekano, za noge ima i više nego dovoljno mjesta, a vibracije agregata gotovo da i ne postoje, te se

donekle mogu osjetiti na nogama samo kod vožnje u stojećem položaju. Kad smo već kod takvog uspravnog načina vožnje, treba napomenuti da je upravljač dovoljno širok i relativno visoko postavljen, te ne umara ruke prilikom duže terenske vožnje.

A osim u terenskoj, s ovim četverocikom možete legalno uživati i u cestovnoj vožnji. Kako smo se to kod proizvođača iz tog dijela svijeta već navikli, Apollo 450 moguće je registrirati, s time da je - jednako kao i njegovi rođaci - na vrućem asfaltu bitno manje zabavan. Odlučite li ignorirati buku guma i činjenicu da se one u takvom okruženju bitno brže troše, ukupna udobnost i konkretne performanse omogućuju vam upuštanje u neko kraće putovanje, pa čak i laganu zabavu kroz oštre zavoje, posebno one s lošijom podlogom. Access

može biti iznenađujuće praktičan i u gradskoj vožnji, gdje će uvijek prvi krenuti sa semafora i pritom svojom pojavom i zvukom privući i željene i neželjene poglede.

U takvom urbanom okruženju pozitivnom (šminkerskom) dojmu doprinosi i to što je Access Apollo 450 RS bogato opremljen, pa tako između ostalog posjeduje "nerf-barove", sporski prednji odbojnik i informacijama bogatu ploču s instrumentima. Doduše, Apollo 450 je bogat i po pitanju cijene od nemalih 48.990 kuna, koja dobrim dijelom jest opravdana, ali nam isto tako daje za pravo tražiti nešto bolju završnu obradu. Nema tu nekih dramatičnih propusta u izvedbi, no dobro je prije svake vožnje pregledati ne nedostaje li vam koji od manje bitnih vijaka. Isto tako, s obzirom na to da uporaba četverocikala često uključuje probijanje kroz gra-

nje, te povremene padove ili udarce, montirane plastične oplate djeluju nedovoljno elastično, a ista primjedba vrijedi i za zaštitu stražnjeg diska i lančanika.

No, kako smo konstatali na početku testa, nitko nije savršen, pa tako ni Access Apollo 450 RS. Ipak, ovaj četverocikl posjeduje i više nego dovoljno sportskih i inih drugih kvaliteta da ga bez puno razmišljanja stavimo u sam vrh tajvanske produkcije. Štoviše, kada smo prije nepune dvije godine testirali Apollo 250, zaključili smo da se radilo o najekstremnijem tajvanskom četverociklu na našem tržištu, uz bitnu ogradu da tu mislimo na opću koncepciju, ali ne i na ukupne performanse. Kod Apollo 450 RS nema mjesta tog ogradi po pitanju performansi. Jer uz što je ekstreman, ovaj je Access snažan i odvažan. ■



S obzirom na to da se radi o sportskom četverociklu, Apollo 450 je vrlo udoban. Ipak, zaštita vozača od vode i blata samo je prosječna

TEHNIČKI PODACI

Motor: jedan cilindar, četverotaktni
Obujam: 448,8 ccm
Provrt x hod: 96 x 62 mm
Razvod: 2 bregaste osovine u glavi i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Pokretanje: elektrostarterom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač
Spojka: višestruki diskovi u uljnoj kupci
Mjenjač: 5 brzina + hod unazad
Okvir: čelični
Ovjes: naprijed dvostruka poprečna ramena, podesivi amortizeri, straga kruta osovina i podesivi monoamortizer
Gume: prednje 21x7-10, stražnje 20x11-9
Kočnice: naprijed dva diska promjera, straga jedan disk
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.825, širina 1.230, visina 1.140, osovinski razmak 1.270 mm, suha masa 198 kg
Deklarirano: maks. snaga 52 KS (38 KW) pri 7.500 okr/min
Spremnik goriva: 15 l

POGLED NA KONKURENCIJU	Tip agregata	Zapremina (ccm)	Maks. snaga (KS - okr/min)	Mjenjač	Suha masa (kg)	Osovinski razmak (mm)	Dužina x širina (mm)	Spremnik goriva (l)	Cijena
Access Apollo 450 RS	1 cilindar, DOHC 4V	449	52 - 7.500	5 + R	198	1.270	1.825 x 1.230	15	48.990 kn
Adly 500 S	1 cilindar, SOHC 4V	499	52	5 + R	230	1.250	1.900 x 1.270	11	44.990 kn
Dinli DL904 450	1 cilindar, DOHC 4V	448	46 - 8.250	5 + R	202	1.268	1.830 x 1.160	12,8	-
Hyosung TE 450	1 cilindar, DOHC 4V	449	53 - 8.500	5 + R	212	1.265	1.810 x 1.160	8	42.100 kn

+ pogonski agregat i performanse, udobnost, ovjes, hod unazad, oprema

- prednje kočnice, kvaliteta plastika