

[Adly 220 S]

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ
FOTO: MARKO GUZINA

Nije remek-djelo suvremene umjetnosti, ali je taman toliko «šik» da ga ponosno parkirate ispred kuće. Uz to je i pola broja veći od konkurenata slične zapremine, što ga čini dovoljno masivnim i upečatljivim da pobudi zavist kod radoznalih susjeda. I dok im tako vješto plasirate priču kako vaša nova «igračka» košta više od automobila kojeg ste nedavno kupili imaginarnoj ljubavnici, teško da će moći pretpostaviti kako si za cijenu ovog Tajvanca u stvari niste mogli priuštiti ništa više od solidnog talijanskog skutera ili «sumnjivog» kineskog motocikla.

No, ljubavnice i novce na stranu, Adly 220 S sam po sebi ima sasvim dovoljno argumenata da pobudi zanimanje vaše šire društvene zajednice.

Iako bi se na temelju njegovih dimenzija lako moglo zaključiti drugačije, Adly 220 S spada u red četverocikala s nešto manjim ukupnih zbrojem kubičnih centimetara od uobičajenog. Pa ipak, kada se umjerenim performansama pogonskog agregata te više nego adekvatnim kočnicama pribroje vrlo dobra stabilnost i pristupačna cijena, stvore se uvjeti da početnici i smireniji vozači uživaju u sigurnoj vožnji. Ona pritom može lako postati i zabavnom ukoliko si date oduška na umjerenom teškom terenu, no iako smo u 220-tici identificirali i dosta gorštačkog duha, zahtjevnija je (blatna) off-road primjena ograničena odabirom guma

Kombinirajući agresiju koja izvire iz plastičnih oplata s danas toliko modernim retro «štihom» određenim okruglim svjetlima, Adly je na nas ostavio dojam promišljeno skrojenog četverocikla. Čak su nam pogodili i odabirom crvene boje (molimo bez političkih konotacija), iako m o r a m o primijeti-

ti da će u istom tonu obojana kočiona klijesta nekom izgledati kao zgodan detalj, dok će drugima biti previše kičasta. Tu itekako stoji tvrdnja da su ukusi različiti, no zato nema dvojbe da metalna zaštita hladnjaka rashladne tekućine svojom predimenzioniranošću i potpunim izostankom maštovitosti podsjeća na klasične izdanke ruske škole dizajna.

Toga su očito bili svjesni i sami Tajvanci, pa su taj element pokušali prekriti plastičnom maskicom pričvršćenom na odbojnik. Ona se pritom svojim **V oblikom skladno nastav-**

lja na ostatak četverocikla, no jednako tako i otežava pristup prednjem odbojniku, kao izuzetno praktičnom elementu kada četverocikl trebate izbaviti iz zagrljaja blata. Doduše, taj se detalj ni ne može uzeti kao velika zamjerka, budući već sam izbor guma sugerira da je ovaj Adly namijenjen samo umjerenijoj terenskoj primjeni i cestovnoj vožnji, no sigurno nismo jedini naivci koji će se s poklikom «Geronimo» zalijetati u kaljuže u nadi da će sirova inercija kompenzirati nedostatke proizašle iz previše «civiliziranih» guma. A neće.

Takve kakve jesu - znači, nedovoljno grube da budu terenske, a opet previše grube da budu sasvim cestovne - gume su se pokazale najvećim ograničavajućim faktorom u terenskoj vožnji. Istini za volju, u normalnoj će se vožnji kroz prirodu pokazati dovoljno dobrima i primjenjivima performansama ovog četverocikla, no mi smo testirali Adly za vrijeme i netom nakon dugotrajnog



CIJENA
27.990 KN

Adly 220 S daje najbolje od sebe kada ga potjerate zavojitim makadamom. S obzirom da je tada izrazito sklon zabavnim proklizavanjima, dobro je znati da se odlikuje iznenađujuće uzornom stabilnošću i da nema mjesta pretjeranom strahu od prevrtanja

Planine u srcu,
koledzice na nogama

Iako je malih dimenzija, ispušni lonac osigurava duboki enduro zvuk, koji bi vam se nakon duže vožnje mogao učiniti i preglasnim. Za smještaj akumulatora vjerojatno nije bilo drugog mjesta

kišnog perioda koji je dobrano natopio rodnu nam grudnu. Stoga je, čim smo skrenuli s koliko-toliko utabanih putova, počeo neizbježni proces uvlačenja raskvašenog tla u profil guma, a to je značilo da bi se već i kod manjih blatnih uspona stražnji kotači počeli polako vrtjeti u prazno. Ako je pritom podloga bila posebno «slinava» ili pak «prošarana» poprečnim nagibima, ubrzo bi započeo ples na mjestu koji bi u pravilu rezultirao time da se četverocikl popriječi okomito na željeni smjer gibanja. Slična se stvar događala i ubrzo nakon ulijetanja u neku duboku kaljužu, no tu se Adly 220 pokazao taman dovoljno laganim da ga kombiniranjem osnovnih stilskih elemenata kao što su guranje, povlačenje, podizanje i zanošenje uvijek iznova izvedemo na pravi put i postavimo na čvrsto tlo. Štoviše, nakon nekog vremena više uopće nismo razmišljali o tome da li ćemo uspjeti savladati neku prepreku, već smo unaprijed smišljali načine kako ćemo se izvući iz nevolje i prije nego smo upali u nju.

Život na visokoj (stražnjoj) nozi

Pametnan bi čovjek vjerojatno prihvatilo stvari takvima kakve jesu i ne bi više izazivao vruga, no mi smo s Adlyjem svejedno odlazili dublje i u dublje u šumu, vjerojatno da uvjerimo i sebe i njega kako je takvo što stvarno moguće. Gumama usprkos. I doista, 220-tica nam je u nekoliko navrata dokazala da ima dovoljno gorštackog karaktera da svom vlasniku pruži ugodne trenutke boravljenja u prirodi. I ne samo to, kada je podloga to dopuštala, Adly je bez zastajkivanja prolazio prepreke na kojima smo s nekim drugim četverociklima imali puno više problema. Tome je svakako pridonijela zavidna otpornost na nasjedanje na stražnju osovinu, što je tipična boljka gotovo svih sportskih četverocikala. Razlog Adlyjevom imunitetu na takvu vrstu zapinjanja svakako treba tražiti u stražnjim kotačima nešto većeg promjera, odnosno gumama dimenzija 22x10-10 (pri čemu je 22 oznaka vanjskog promjera izražena u inčima). To u prijevodu znači da je stražnja kruta osovinu već u samom početku nešto više podignuta od tla, a kada se tome pridoda da su stražnji disk i lančanik manjeg promjera od uobičajenog, dobijete još veću minimalnu udaljenost od podloge, a samim time i manje šanse da ćete zapeti u nekoj «špuri» ili uzdužnom ispučenju.

Dakle, ako nemate prevelike zahtjeve i nije baš jek kišne sezone, s ovim ćete se četverociklom snalaziti u uvjetima ležerne terenske vožnje, iako mu to u stvari nije osnovna namjena. Nemojte samo tvrdoglavo inzistirati na previše grbavim dionicama, budu-



ći je za takvu vrstu primjene ovjes malo pretvrdo podešen, kako je to već uobičajeno u toj klasi. Ipak, osim tog detalja, koji dolazi na vidjelo tek kod off-road vožnje, udobnost Adlyja je na primjerenom razini. Doduše, vibracije bi, a posebno one na nogama, mogle biti manje izražene, no zato je položaj vozača dobro pogođen i da nije nespretnog smještaja ručice automatskog CVT mjenjača, na ukupnu ergonomiju ne bismo imali apsolutno nikakvih zamjerki. No, spomenuta poluga završava svoj put vrlo brzo nakon što izađe iz mjenjača,

a to znači da je smještena s unutarnje strane desne noge, koju ćete morati pomaknuti malo unaprijed kako biste, nakon što ste malo zaokrenuli i sagnuli gornji dio tijela, desnom rukom mogli ubaciti u «rikverc» ili neutral.

Takvo jednostavno konstrukcijsko rješenje u stvari ne rezultira nekim prevelikim tjelesnim naporom, no donekle nam je smetalo kod izvođenja polukružnih okretanja na skučenom prostoru. Naime, kada bismo shvatili da smo skrenuli u šumsku slijepu ulicu, zbog premalenog bismo zakretnog

kuta upravljača morali nešto veći broj puta ići naprijed-nazad prije negoli smo se uspjeli okrenuti za 180 stupnjeva. Pritom smo sami sebe uvijek iznova podsjećali na Austin Powersa dok je polukružno okretao električna kolica u postrojenju Dr. Evila (tko je gledao film znat će o čemu pričamo).

No, ovo je ionako «soft» četverocikl i bez obzira na pohvale i pokude iznesene u prethodnom odlomku, s njim vam je u potrazi za off-road zadovoljstvima puno praktičnije umjesto u gustu šumu skrenuti na otvorena prostranstva prošarana makadam-

Kada to podloga dopusti, Adly će izuzetno rado zaplesati stražnjim krajem. No, nemojte takve užitke očekivati na asfaltu



Ispod sjedala se nalazi pretniac na zaključavanje solidne zapremine. Tu je i osnovni alat



▲ Tekućinom hlađen pogonski agregat razvija 15,5 KS pri 7.750 okr/min, a to su konkurentne vrijednosti s obzirom na njegovu zapreminu od 176,3 ccm

▼ Kako i priliči jednom ozbiljnom četverociklu, naprijed se nalaze dvostruka poprečna ramena. Tu su i u crveno obojena kočiona klijesta koja osiguravaju zaustavne putove primjerene performansama vozila



Digitalni instrumenti pružaju osnovne informacije, a tu su i sve potrebne kontrolne žaruljice. Izuzmemo li tipku startera, prekidači ne odstupaju od onog što vidamo i na drugim tajvanskim četverociklima



skim putovima. Tu će se Adly pokazati u svom najboljem svjetlu, te će vam konačno utažiti glad za proklizavanjima stražnjeg kraja. Naime, od tekućinom hlađenog jednocilindričnog agregata zapremine 176,3 ccm ne

moгу se očekivati nagle provale snage, a to znači i da je nešto teže zanijeti stražnji kraj na čvrstoj podlozi. No, jednom kada dohvatite prašnjave poljske putove, taj će isti agregat uz pravu «enduro» zvučnu kulisu osjetno lakše oslobađati svih svojih 15,5 KS.

Stvoren za makadam

Doduše, to znači i da će se prilikom početnih ubrzanja već pokuđene stražnje gume iznenađujuće rado zavrtjeti u prazno, no zato vjerojatno nitko neće imati ništa protiv činjenice da se stražnjica zabacuje još većom lakoćom. Pritom Adly pokazuje zavidnu stabilnost i omogućuje vam da bez ikakva straha sasvim poprečno prolazite kroz zavojе na način kojeg se ne bi

posramili ni konjskim snagama osjetno izdašniji četverocikli. Ako vam to slučajno dosadi ili vam se iz nekog razloga učini nedovoljno uzbudljivim, «plesanje» kroz zavojе uvijek možete dodatno potaknuti blokiranjem stražnjih kotača prije negoli «opalite» po poluzi gasa. Nije to nikakva «ekskluziva» koja se ne bi mogla koristiti i na nekim drugim četverociklima, no na Adlyju vam je taj posao olakšan zato što se zbog korištenja automatske spojke i CVT mjenjača poluga stražnje kočnice našla na lijevoj strani upravljača, čime je bitno olakšano njezino doziranje i korištenje.

Prednja se kočnica pritom aktivira na uobičajeni «motoristički» način, znači polugom na desnoj strani uprav-

ljača, dok oni koji žele kočiti sa dva tri diska istovremeno mogu nagaziti na nužnu polugu. To je jednostavan i sasvim logičan raspored komandi, lišen svih onih mudrovanja vezanih uz ugradnju integralnih kočnica koja obično rezultiraju time da se prednja kočnica aktivira lijevom rukom. Dopuštamo da se nakon nekog vremena moguće naviknuti na takvo «nakaradno» rješenje, no u Adlyju su u ovom slučaju srećom procijenili da nema potrebe za takvim kompliciranjima i na tome će im, ako nitko drugi, biti zahvalni svi oni koji poput nas svako malo skaču s motocikla na četverocikle.

No, s pohvalama kočnicama neće moći stati samo na logičnom rasporedu

Svojim dizajnom Adly 220 S ne donosi velike novosti, no isto tako se ne može poreći da mu okrugla svjetla daju jedan specifičan i simpatičan "štih". Završna obrada bi mogla biti i malo bolja



Zahvaljujući stražnjim gumama većeg vanjskog promjera, kao i lancaniku i stražnjem disku manjih dimenzija od uobičajenog, Adly ima nešto veću minimalnu udaljenost od tla, što je velika prednost u terenskoj vožnji





Malena prednja maskica uspjela je donekle prikriti nemaštovitu zaštitu hladnjaka rashladne tekućine, no pritom je otežala pristup prednjem odbojniku



Cijenom od 27.900 kuna Adly spada u red pristupačnijih četverocikala. Pritom je od konkurenata iz većih klasa 250 i 300 otprilike toliko manje snažan, koliko je i jeftiniji od njih

komandi, već ćemo spomenuti i da su one svojom snagom sasvim primjerenne performansama ovog četverocikla, te kao takve ulijevaju dodatnu sigurnost kad vožnja poprimi na tempu. Možda su čak i malo presnažne za terensku vožnju, no njihovu ćete raspoloživu snagu zato moći cijeniti kada s makadama skrenete na asfaltnu prometnicu, na kojima se Adly vrlo dobro snalazi. Nažalost, osim ako vam prilikom skretanja u pomoć ne «priskoči» zebra za pješake, na takvoj podlozi slobodno možete zaboraviti na zabavna proklizavanja stražnjeg kraja.

No zato, što na asfaltu postajete brži, to postajate i svjesniji da se osim već pohvaljenom stabilnošću i kočnicama ovaj četverocikl odlikuje i kvalitetnim držanjem pravca. Određeni lagani trzaji, odnosno jedva primjetna namještanja i traženja ispravnog puta, mogli bi izaći na vidjelo tak kada pri punoj brzini naletite na neku loše «ispeglanu» zakrpu. Kad kažemo 'puna brzina' mislimo na realnih 80 km/h (85 prema brzinomjeru) koje je ovaj četverocikl spreman razviti u svakom trenutku, a iako te brojke na prvi pogled nisu pretjerano impresivne, one su više nego konkurentne u okvirima klase kojoj ovaj četverocikl pripada.

Još jedna stvar po kojoj je Adly konkurentan svojim neposrednim rivalima slične zapremine odnosi se na njegovu cijenu. Iako možda nije najjeftiniji, Adly je dovoljno pristupačniji od nekih drugih pripadnika svoje vrste da njegovu cijenu od 27.990 kuna proglasimo razumno ponudom. Vi ne morate, no nismo bi toj cijeni odmah pribrojili i izdatke za nove gume pravog terenskog profila i to ne samo zato

jer s njima zabavna proklizavanja ne bi bila rezervirana samo za makadam, već i zato jer su ove postojeće zorno pokazale svoje nedostatke prilikom vožnje po kiši, čak i kada s Adlyjem nismo silazili s asfalta.

Duboka voda ne predstavlja nikakav problem. Barem tako dugo dok se na dnu jezerca ne nalazi ljepljivo blato koje stvara velike probleme serijskim gumama



Ma u stvari, zašto vam lažemo? Gume s «ripnama» montirali bismo samo zato da možemo kvalitetnije uživati u raskvašenoj off-road avanturi te pritom žarko crvenu boju prekrivati blato-smeđim tonom

kakvog jedan četverocikl i zaslužuje. Uostalom, da parafraziramo (uglavnom točnu) izreku o automobilima: čisti quad je rezultat prljavog uma. Pa neka susjedi s početka priče misle što hoće. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: jedan cilindar, četverotaktni
Provrt x hod: 62 x 58,4 mm
Ubojam: 176,3 ccm
Odnos kompresije: 11,3:1
Razvod: 1 bregasta osovinu u glavi i 2 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Pokretanje: elektrostarterom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač
Spojka: automatska centrifugalna
Mjenjač: automatski, CVT, hod unazad
Ovjes: naprijed dvostruka poprečna ramena, podesivo predopterećenje, straga kruta osovinu, podesivo predopterećenje
Gume: prednje 21x7-10, stražnje 22x10-10
Kočnice: naprijed dva diska, straga jedan disk
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.843, širina 1.076, visina 1.060, masa 187 kg, nosivost 150 kg
Deklarirano: snaga - 15,5 KS (11,4 KW) pri 7.750 okr/min, max. okr. moment 14,3 Nm (1,5 kgm) pri 7.000 okr/min
Spremnik goriva: 8,2 l
Maksimalna brzina: 80 km/h

+ stabilnost, kočnice, cijena

- smještaj ručice mjenjača, izbor guma, vibracije

	Zapremina (ccm)	Maks. snaga (KS-okr/min)	Maks. okr. moment (Nm-okr/min)	Suha težina (kg)	Osovinski razmak (mm)	Dužina x širina (mm)	Visina sjed. od tla (mm)	Spremnik goriva (l)	Cijena (kn)
Adly 220 S	176,3	15,5-7.750	14,3-7.000	187	-	1.843x1.076	-	8,2	27.990
Aeon Cobra 220	196	16,1-7.000	15-5.000	175	1.140	1.700x1.000	790	9,5	26.990
Polaris Phoenix 200 E	196	15 KS	-	179	1.143	1.651x1.067	813	9,5	35.381
SYM Trackrunner 200	171,6	14-7.000	16-5.500	199	1.115	1.765x1.040	-	8	34.000