



▲ Digitalni instrumenti su sve samo ne precizni, a na njima osim trenutne brzine i količine goriva u spremniku možete pokušati očitati prijeđenu kilometražu i broj okretaja motora. Osim uobičajenim komandama, testni je Adly bio opremljen i grijačima ručki

CIJENA
29.990 KN

Stiglo je proljeće, a vi na dionicama HT-a niste zaradili onoliko koliko ste se nadali. Primorani na kresanje planiranog budžeta uvidate kako vam je odjednom umjesto prestižnog imena ili neiskoristivih performansi za uložene novce puno važnije dobiti što više sadržaja. Ako je pritom predmet vaših želja upotrebljivi sportski četverocikl kojim ćete petkom poslijepodne ići na kavu jednako samouvjereni kao što ćete u subotu ujutro potegnuti na konkretnu off-road vožnju, onda dobro promotrite Adly 300 XS. Ne dajte pritom da vas preplaši njegova težina, no ipak se smatrajte upozorenima

Ovjes dobro upija čak i duže skokove, no samo pod uvjetom da se ne vinete previsoko u zrak

Sport-economy

Adly 300 XS

Dizajnerski je XS gotovo u potpunosti identičan drugim Adlyjevim sportskim četverociklima novije generacije. Agregat i mjenjač su pomaknuti unazad i nalaze se gotovo u samoj sredini vozila



Položaj vozača je udoban i u mnogočemu podsjeća na onaj kod radnih četverocikala

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ
FOTO: MARKO GUZINA, TVRTKO ZEBIĆ

Možemo se mi do mile volje zavaravati kako smo otvoreni prema svijetu i kao takvi potpuno imuni na nacionalne, rasne ili vjerske predznake, no kada je u pitanju prometalo na dva ili četiri kotača, u svakome od nas budi se mali snob koji želi da ono bude točno određene marke i da dolazi iz neke razvijene zemlje svijeta. Čak i kada nam donosi neopravdano visoku cijenu, oznaka «Made in ...» nam je ponekad toliko prevažna da se stječe dojam kako kupnjom nekog vozila ne dobivamo samo «hardwer» nego preuzimamo i njegovu nacionalnost, pa smo odjednom valjda pametni kao Japanci, radišni kao Nijemci ili možda «latino-lover» kao Talijani.

Doduše, u ovim našim nestabilnim motociklističkim vodama robovanje odrođenoj razvikanoj marci ili poželjnom geografskom porijeklu nam osim stvaranja željenog imidža omogućuje i da sa velikom sigurnošću unaprijed predvidimo kakve su performanse i ostale vozne osobine, te da pokažemo koliko cijenimo samog sebe, jer, eto, ne pristajemo na manjkavosti kada su u pitanju kvaliteta, pouzdanost ili sigurnost. A istovremeno nam je, primjerice, u danoj situaciji potpuno svejedno što koristimo kondome koji se proizvode u egzotičnom Tajlandu.

Svrha ovog nesuvislog petljanja u uvodu je ukazati na to kako ne treba uvijek robovati razvikanim imenima iz superiornih nacija i tako često puta biti osuđen na beskorisno maštanje o nečemu što nam je u tom trenutku možda nedostižno, kada na tržištu postoje dokazani supstituti koji nam uz neke očekivane kompromise nude sva ona osnovna zadovoljstva i zaba-

vu koju tražimo u vožnji. A testirani Tajvanac Adly 300 XS je upravo takav proizvod.

Iako osobno preferiramo snažnije i lakše, a onda, nažalost, i osjetno skuplje četverocikle, moramo priznati kako već neko vrijeme mjerkamo testni XS, ponajviše zbog toga jer nam se čini najzabavnijim modelom u Adlyjevoj ponudi. Barem tako dugo dok na tržište ne stigne model 500 S. Nekoliko je razloga za tu našu početnu blagonaklonost prema ovom četverociklu, a jedan od njih je i to što je sa svojim klasičnim mjenjačem s pet stupnjeva (i hodom unazad) izbjegao korištenje u toj klasi sve popularnije automatike, koja je nepobitno puno praktičnija, ali istovremeno umanjuje sportski dojam u vožnji.

Razveselilo nas je i to što je opremljen gumama s pravim terenskim profilom, budući u off-road vožnji možda i više nego drugdje vrijedi da vam samo dobru guma može pružiti dobru zabavu i sigurnost (tu se opet nenamjerno vraćamo na priču o kondomima). A iako bi to na kraju krajeva trebalo biti nekako najmanje važno, za potpuni statički dojam tu je agresivan i u globalu oku ugodan izgled, iako moramo konstatirati kako su sportski četverocikli toliko zahvalna forma, da trebate biti poprilično veliki antitalent pa da zablrljate kod njihovog dizajniranja.

Dakle, svi potrebni preduvjeti su tu, jedino što nas brine je deklarirana suha težina od 215 kg. Uopće nije malo i odmah daje naslutiti kako će ukupne performanse zrakom hladnog jednocilindraša biti prigušene. Ništa prestrašno, ipak je 300 XS, kao i njegovi brojni konkurenti, namijenjen manje iskusnim ili manje ekstremnim korisnicima, kojima bi per-

formanse ovog četverocikla trebale taman dostajati, posebno ako se upute u off-road vožnju kao najsmisleniji način korištenja ove vrste vozila.

Doduše, ovaj se Adly sasvim očekivano pokazao i zahvalnim prometalom na asfaltiranim prometnicama, gdje je možda mrvicu preširok za «švercanje» u prometnoj gužvi, ali dovoljno brz da kao prvi jurnete sa semafora. Sile kočenja su pritom solidne, iako ne i spektakularne, dok ga samo na prvi pogled pretvrd ovjes ustvari čini jednim od udobnijih načina za brzo obračunavanje sa «ležećim policajcima».

Udoban na zemlji, stabilan u zraku

Udobnost je i inače jedna od glavnih vrlina ovog četverocikla, a osim dobrog ovjesa za to je najzaslužnije debelo podstavljeno sjedalo koje će vašoj stražnjici pružiti kraljevski tretman rijetko viđen na ovoj vrsti vozila. Iako mu to nikako ne možemo uzeti kao manu, to nas je udobno sjedalo u kombinaciji sa previše unatrag povučenim upravljačem u mnogočemu podsjećalo na ugođaj koji karakterizira radne ATV-ove. Budućim ćemo vlasnicima stoga preporučiti da

Adly najbolje od sebe daje u zahtjevnoj off-road vožnji, gdje dolazi do izražaja njegov terenski ustroj



Vozač je dobro zaštićen od prasine i blata, no same platforme za noge su tako profilirane da gotovo u potpunosti ograničavaju ples stopalima



Iako je ukupna težina prigušila performanse ovog istinskog terenca, Adly 300 XS je ipak dovoljno snažan da uživate u sportskoj vožnji



▼ Dobro dimenzionirani ovjes sastoji se od dvostrukih poprečnih ramena sprijeda, te krute osovine i monoamortizera straga



upravljač pomaknu prema naprijed i tako zauzmu agresivniji gard, kakav i pristaje jednom sportskom vozilu.

Još jedna stvar koja nas je podsjetila na radne četverocikle, ali ovaj puta isključivo u pozitivnom tonu, su dva pretinca za zaključavanje u stražnjem i jedan u prednjem blatobranu, koji vam omogućuju da bezbrižno pohranite razne sitnice. Toliko bezbrižno, da je sva prilika kako ćete i zaboraviti gdje ste ih ostavili.

No, dosta smo hvalili praktičnost, vrijeme je da malo prostudiramo i off-road dinamičnost. A tu je ovaj Adly, uz dvije-tri dobronamjerne primjedbe, u potpunosti opravdao naša očekivanja, te nas potaknuo da za njegovim upravljačem odvozimo i nešto više prašnjavih kilometara nego što smo to prvotno planirali. Tu smo vrstu druženja prvo odradili na motokros stazi, ne samo zato kako bismo pokazali da nam XS 300 cijelom svojom konstrukcijom ulijeva povjerenje, nego kako bismo u najkraćem mogućem vremenu uvidjeli od kakvog je tijesta sazdan. Naime, s kvalitetom kočnica, ukupnim performansama i karakteristikama mjenjača se možda i možete dobro upoznati na nekom manje zahtjevnom terenu, no slika o ovjesu ne može biti potpuna ako ga niste malo izmaltretirali skokovima.

A baš nas je tu Adly 300 XS ugodno iznenadio i to u prvom redu na tzv. stolovima, gdje četverociklom više letite u daljinu nego u visinu. I dok su letovi bili uravnoteženi i potpuno mirni, doskoci su u bili neočekivano mekani i lišeni svakog stresa. Jasno, kao i svi četverocikli koji nisu «race-ready», Adly će na skokovima koji vas podižu visoko u zrak tvrdo udariti o podlogu i tako pokazati kako njegov ovjes ipak ima svoja ograničenja, no umjereniji skokovi s kakvima smo se kasnije susretali na hard-enduro dioni-

cama našeg testiranja nisu predstavljali nikakav problem. Ustvari, da nam u ukupno dvije prigode ničim izazvan nije nezgodno i izvitopereno sletio na prednje kotače, mogli bismo bez ikakve ograde ustvrditi da je jednom kada ga lansirate u orbitu XS neočekivano uravnotežen i neutralan četverocikl. Tome je vjerojatno kumovao i smještaj agregata, koji je pomalo neobičajeno povučen prema natrag, dakle bliže sredini vozila, a dobrom razmješčaju težine je pomoglo i to što se hladi zrakom, pa nos motocikla nije trebao udomiti hladnjak rashladne tekućine.

Svih 19 KS koje takav središnji smješten jednocilindraš uz pomoć četveroventilske tehnologije razvija pri 7.000 okr/min možda jest dobra vrijednost među četverociklima takve zapremine, no želite li držati neki brži ritam, morat ćete polugu gasa dobar dio vremena pritiscati do samog maksimuma. To će za posljedicu imati potrošnju goriva nešto veću od uobičajene, no bez obzira na tu svoju povremenu rastrošnost sam agregat nas je u pojedinim trenucima podsjećao na štedljivi diesel. Ne brinite, tu isključivo mislimo na voljni moment ovog jednocilindraša da spremno vuče već od niskih okretaja, da bi onda najbolje od sebe davao u srednjim režimima vrtnje, čineći tako svako razvlačenje brzina do samog kraja besmislenim gubljenjem vremena.

Bolje vrbac u ruci, nego...

Srećom, svojom je zvučnom kulisom XS bio čistokrvni benzinac, posebno stoga što je testni primjerak bio opremljen Shacalovim ispušnim loncem, zbog kojeg su nas prestrašeni izletnici mogli čuti i desetak minuta prije negoli smo se pojavili na horizontu. Pritom berači visibaba na svoju nesreću nisu ni izbliza mogli predvidjeti smjer iz kojeg ćemo se na kraju pojaviti, budući je XS istinski off-road četverocikl, koji nije ograničen samo na pitome šumske putove, već će bez problema savladati i najveće gudure kao i najstrmije neuređene uspone. Ipak, s obzirom na to da na višim okretajima agregat iznenada gubi na dah, bilo bi dobro da se prije savladavanje ekstremnih uspona dobro upoznate s karakteristikama agregata i tako naviknete na pravodobno mijenjanje stupnjeva prijenosa.

Tu će vam od pomoći biti iznimno mekana poluga mjenjača, kojoj ipak moramo zamjeriti predugačak hod. Nije baš da ćete se kod mijenjanja u viši stupanj prijenosa udariti koljenom u bradu, no sigurno ćete kod izvođenja te operacije izgubiti pokoju dragocjenu desetinku sekunde. Pritom je osim sa pet stupnjeva prijenosa XS opremljen i dovoljno praktičnim i nadasve korisnim sustavom uključivanja hoda unazad, koji na vozilu ovakve težine postaje prijeka potreba, budući bi se

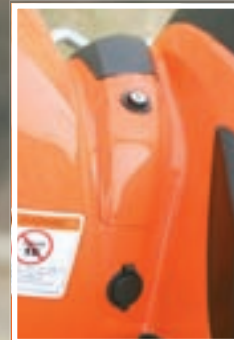
TEHNIČKI PODACI

Motor: jedan cilindar, četverotaktni
Obujam: 282 ccm
Razvod: 1 bregasta osovina u glavi i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: zrakom
Pokretanje: elektrostarterom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač
Spojka: višestruki diskovi u uljnoj kupci
Mjenjač: 5 brzina + hod unazad
Opjese: naprijed dvostruka poprečna ramena, podesivo predopterećenje, straga kruta osovina i monoamortizer, podesivo predopterećenje
Gume: prednje 21x7-10, stražnje 20x11-9
Kočnice: naprijed dva diska, straga jedan disk
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.830, širina 1.160, visina 1.180, masa 215 kg, nosivost 160 kg
Deklarirano: snaga - 19 KS (14 KW) pri 7.000 okr/min
Spremnik goriva: 10,5 l
Maksimalna brzina: 100 km/h

+ cijena, udobnost, razvijanje snage na niskim i srednjim okretajima, terenske mogućnosti

- težina, performanse, svjetlosni snop, neprecizni instrumenti

Zahvaljujući između ostalog i širokom tragu kotača, XS se odlikuje zavidnom stabilnošću pri prolasku kroz zavoje



Sitnice možete sigurno odložiti u posebne prefinice u prednjem i stražnjim blatobranima koji se zaključavaju



podizanje četverocikla na ruke u svrhu okretanja na skućenom prostoru ili povlačenja pred nepremostivom preprekom moglo pokazati iznimno napornom radotom.

Osim toga, na dužim je vožnjama snagu ionako pametno čuvati za osnovne operacije upravljanja vozilom, budući se upravljač zakreće nešto teže nego što je uobičajeno, što bi moglo stvarati probleme novopečenim vozačima. Oni iskusniji će lako primijetiti kako ovaj Adly sasvim solidno drži pravac i dovoljno agilno proklizava kroz zavoje bez nekih spomena vrijednih nedostataka. Tek smo nekoliko puta pri oštrijim skretanjima imali lažni osjećaj kako će se prednji vanjski kotač podvući pod četverocikl, no solidna konstrukcija i široki trag kotača čine XS stabilnim i nesklonim bespotrebno podizanju unutarnjih kotača.

Dakle, relativno brza slalom vožnja je moguća i tamo gdje izletnu zonu čini drveće, a određena rezerviranost je potrebna samo zbog nešto dužih zaustavnih putova. Za to je jednim dijelom kriva pretvrda poluga prednje kočnice, koja nudi samo ograničenu mogućnost doziranja, ali još je i veći problem već pokućena težina, koja Adlyju ne dopušta da se ukopa u mjestu. Primijetili smo također da su prednji diskovi skloni blokiranju, a zasmetao nas je i integralni sustav kočenja, kojeg još nijednom nismo pohvalili, pa eto nećemo ni sada.

Zato ćemo pohvaliti ukupne terenske mogućnosti ovog stroja, koje vam omogućuju da se bez ikakvog kompleksa uputite na hard-enduro dionice i ostanete impresionirani kakva sve

bespuća može probaviti kombinacija čovjeka i stroja. Pritom se, ako je za vjerovati našem pozitivnom iskustvu, ne morate pretjerano bojati da ćete čak i na najzahtjevnijim dijelovima posijati neki od manje važnih dijelova ili da će vam usred najdužljeg blata neki od vitalnih elemenata ovog četverocikla otkazati poslušnost.

Adly XS 300 je, dakle, pristupačan, ali ne i jeftin u negativnom kontek-

stu te riječi. Sa svojom cijenom od 29.990 kuna jedna je od povoljnijih prilika da se domognete konkretnog četverocikla koji je dovoljno dobar da vam se zbog njega isplati premetnuti od kataloškog moljca koji barata obiljem tehničkih podataka i nulom radnih sati vozačkog iskustva u zadovoljnog konzumenta, kojem će XS možda biti prvi, ali vjerojatno ne i posljednji četverocikl u životu.

A to je ono po čemu se odvaja žito od kukolja, odnosno u ovom slučaju neisplativi i jeftini poluproizvod od zahvalnog i dostupnog off-road stroja, koji možda nije savršen, ali je svakako uzbudljiviji od kopanja nosa u fotelji i jalovog maštanja o nekoj «pili» iz snova koja ionako nikad neće prekoračiti prag vaše garaže. Ili kako bi rekla stara narodna poslovice: bolje Adly u ruci, nego prst u nosu. ■



Pokazivači smjera i stražnje svjetlo oblikovani su po najnovijoj modi, a ukupnoj atrakciji bi trebala pridonijeti i u crveno obojena koćiona klijesta

	Tip agregata (br. cil./hlad.)	Zapremina (ccm)	Maks. snaga (KS pri okr./min)	Suha težina (kg)	Osovinski razmak (mm)	Dužina x širina (mm)	Spremnik goriva (l)	Cijena (kn)
Access Apollo 300 RS-1	1/tekućinom	280	20,5 - 7.500	190	1.290	1.825 x 1.230	15	33.390
Adly 300 XS	1/zrakom	282	19 - 7.000	215	-	1.830 x 1.160	10,5	29.990
Adly 320 S	1/tekućinom	272	-	220	-	1.850 x 1.155	10,5	32.490
Aeon Cobra 350	1/zrakom	313	21 - 6.500	207	1.300	1.820 x 1.150	8,5	32.990
Can-Am DS 250	1/tekućinom	249,4	-	200	1.187	1.830 x 1.030	12,5	42.990
Yamaha YFM 250 R	1/zrakom	249	-	142	1.110	1.625 x 1.070	9	37.995