



Straznji nezavisni ovjes ima dvostruka poprečna ramena, s tim da je donje poprečno rame dodatno zašticeno

Iako se to na temelju dizajna ne može zaključiti, King 700 je pokušaj kopiranja jednog japanskog četverocikla. Svoj svijetli uzor ovaj kineski četverocikl nastoji slijediti pogonom na sve kotače, zapreminom agregata i pozamašnim dimenzijama, ali ne i vrhunskom završnom obradom ili superiornim voznim osobina. Za takvo što ćete ipak morati posegnuti za 50% skupljim japanskim originalom

CIJENA

49.500 KN

Copy, paste



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

Frankfurt, Ženeva, Pariz, Detroit i možda Tokio. Kratak popis gradova čiji sajmovi automobila tradicionalno plijene pozornost zagrizenijih ljubitelja automobila. Sada se u tom društvu naglo našao i salon u Pekingu, no njegova se privlačnost ne krije u broju svjetskih premijera. Doduše, nađe su te i pokoja ekskluzivna novina nekog od razvikanih proizvođača, no taj je sajam ponajprije zanimljiv zbog nama Europljanima još uvijek egzotičnih kineskih automobila.

Bilo kakve tehničke pikanterije tu su sasvim u drugom planu, tema o kojoj se raspravlja je dizajn. Naime, iako jedan dio kineskih proizvoda i dalje slijedi tradicionalnu rusku školu oblikovanja s Volgom kao perjanicom, glavninu njihove ponude čine atraktivni automobili izvedeni po posljednjoj modi. Na prvi su pogled krasni, ali imaju jedan 'feler': bezobrazni su plagijati. Totalno ignorirajući zakone o autorskim pravima, za potrebe sve većeg domaćeg tržišta Kinezi su spremni kopirati sve. Od malenog Daewoo (pardon Chevrolet) Sparka do mastodontskog Hummera. Da prikriju svoj nestašluk, konačni proizvod ukrase i ponekim originalnim i uvijek kičastim detaljem, pa se tako, primjerice, umjesto trokake zvijezde na nosu kopije C klase našao

▲ Ploča s instrumentima lijepo izgleda, ali je pokazivač količine goriva potpuno neupotrebljiv

Glavni nedostaci u vožnji ovog četverocikla su njegov težak upravljač i neuvjerljivi prednji kraj

amblem koji asocira na BMW-ov plavi propeler. Ništa im nije sveto. Ne treba ni spominjati da s mehaničkog aspekta priče te kopije sa originalom imaju isto toliko zajedničkog koliko i svatko od nas ima veze s proračunskim deficitom u Istočnom Timoru.

Sajam motocikala u Milanu još je jedan dokaz kineske opsjednutosti kopiranjem, koja je možda najizraženija baš kod četverocikala. Kao i slučaju automobila i tu se radi samo o kopiranju dizajna, dok je mehanika takvog četverocikla - obično izvedenog u umanjenom mjerilu 1:2 - autohtoni kineski proizvod. I testirani King 700 je kopija, ali drugačije vrste. Naime, već njegov jednostavan oblik sugerira kako su umjesto korištenja fotoaparata

kao tipičnog kineskog razvojnog oruđa, tvorcima ovog četverocikla prionuli detaljnom rastavljanju originala i njegovu ponovnom sastavljanju na svoj način. Koristili su, dakle, recept sličan onom kojeg su Japanci uspješno iskušali na Europljanima prije 40 godina.

Sam dizajn je vrlo elementaran za jedan radni četverocikl i osim neobične izvedbe stražnjeg svijetla pogledu plijeni tek elegancijom i u nježno plavo osvijetljena digitalna ploča s instrumentima, koja uz uobičajene informacije sadrži brzinomjer i obrtomjer i u brojčanom i digitalnom obliku. Sve dosad navedeno još uvijek dijeluje sasvim originalno. Za prave naznake kopiranja potrebno se ipak malo sagnuti i zaviriti ispod oplata.

Izgled pogonskog agregata, diferencijala i dijelova ovjesa, petventilska tehnologija - sve to malo previše podsjeća na istovjetne elemente s jednog poznatog japanskog ATV-a koji je netom izašao iz proizvodnje. Naše sumnje o virkanju preko susjedove ograde dodatno osnažuje izgled prekidača s lijeve i desne strane upravljača, koji su skoro u dlaku identični svijetlom originalu. Da smo dovoljno velike «picajzle», nabrojali bismo vam još pokoju sitnicu kojom bismo mogli dokazati kako smo konstruktore Kinga uhvatili s prstima u pekmezu. No, kao da bi to nekom moglo biti važno.

Pritom cijelu tu priču o kopiranju ne treba doslovno shvatiti i očekivati



Dizajn stražnjeg kraja ponajviše određuje neobična izvedba masivnog stražnjeg svijetla



Jednostavna prednja svijetla su u suglasju s cjelokupnim dizajnom

▲ Električno vitlo je poluautomatskog tipa, što znači da čelično užo izvlačite rukom, dok ga natrag vraćate pomoću elektromotora
 ▼ U prednjem desnom blatobranu SP King ima poseban pretinac koji se ne može zaključati





Dizajn četverocikla je izrazito uglat i ne odlikuje se maštovitošću, dok su prednji i stražnji nosač prtljage obavezni inventar radnog četverocikla



kako će vozne osobine ili pak kvaliteta izrade biti jednake onima na originalu. Ne, Kinezi tu još imaju koju lekciju za naučiti od svojih istočnih susjeda, no taj svoj trenutni zaostatak u izvedbi lako opravdavaju nižom cijenom. Tako je u ovom slučaju original 50% skuplji, a to uopće nije mala razlika kada kupujete vozilo koje vam uglavnom služi samo za razbibrigu.

A u ovom će vam slučaju tu razbibrigu osiguravati jednocilindrični pogonski agregat pozamašne zapremine od čak 686 ccm. Nažalost, njegove krajnje mogućnosti nismo mogli do kraja

iskusiti, budući je testirani primjerak bio opremljen blokadom kako bi King mogao udovoljiti zakonu i legalno se voziti po cestama. S obzirom na to da četverocikl ionako nije bio registriran, bili smo sasvim slobodni ukloniti blokadu s poluge gasa, nakon čega je ova 700-tica primjetno živnula i dokazala kako posjeduje sasvim solidnu zalihu okretnog momenta.

Doduše, maksimalna brzina i dalje nije bila puno veća od 80-tak km/h, no sigurni smo da bi i ona bila nešto konkretnija da je testirani King imao «otvorenu» elektroniku, a ne onu s

blokadom. Bilo kako bilo, četverocikl je i u takvoj polublokiranoj varijanti pružio sasvim dovoljne performanse za opuštenu off-road vožnju, s time da nam je sirova snaga (koja se sigurno još skriva negdje u utrobi agregata) nekako najviše nedostajala na dugim i strmim usponima.

Želite li u takvoj brdsko-planinskoj scenografiji osjetiti nešto više živosti, uvijek možete pomoću lako dostupne poluge mjenjača odabrati reduktor, odnosno skraćene prijenosne omjere, pri čemu ćete nešto više opteretiti pogonski agregat, no zato će maksimalna brzina od 65 km/h itekako dostajati za zahtjevniju off-road vožnju. Kao što je to uobičajeno u svijetu radnih četverocikala, mjenjač je automatski s kontinuiranom promjenom prijenosnih odnosa, tako da jednom kada krenete s mjesta na već spomenutu ručicu mjenjača možete slobodno zaboraviti. Njzine ćete usluge ponovo zatrebati samo kada budete poželjeli uključiti reduktor, izabrati hod unatrag, ili pak staviti u neutral ili parking.

Treba pritom napomenuti da sama shema uključivanja navedenih opcija nije pravocrtna od gore prema dolje, već jednako kao i kod japanskog originala traži i malo vrludanja u lijevo i u desno, no to je detalj na kojeg ćete se vrlo brzo priviknuti. Aktiviranje pogona na sve kotače vrši se pomoću tipke s desne strane upravljača, s tim da se njezinim pritiskanjem otvara i opcija uključivanja blokade diferencijala.

Imajući u vidu sve nabrojano, King 700 posjeduje sve što treba jednom

istinskom 4x4 stroju, uključujući i spomenutu blokadu diferencijala koja dodatno poboljšava terenske mogućnosti, ali i ionako težak upravljač čini još težim. Srećom, velika udaljenost od tla i solidne gume omogućavaju Kingu da se i sa samo stražnjim pogonom suvereno probija kroz šumska bespuća, tako da smo rijetko našli u situaciji da u opće i razmišljamo o tome kako imamo i opciju da snagu prenosimo i putem prednjih kotača, a da o korištenju blokade diferencijala i ugrađenog vitla i ne govorimo.

Te smo elemente isprobali iz čiste znatiželje, tek toliko kako bismo mogli konstatirati da dobro obavljaju svoj posao i još više doprinose ionako vrlo dobrim terenskim mogućnostima ovog Kineza. Doduše, da bi slika bila potpuna moramo priznati da su kao posljedica umjerene suše u vrijeme testiranja blatne kaljuže bile nešto manje izdašne svojim žitkim materijalom i kao takve manje zahtjevne nego što im je to običaj.

Vjerujemo da ne treba ni posebno napominjati kako je na ovakvom stroju vozač solidno zaštićen od blatne kupke, no to ništa ne znači da će se sa svoje poslijepodnevnice vožnje vratiti sasvim čist. Pritom je sam smještaj vozača zadovoljavajuće udoban, iako bi samo sjedalo možda moglo biti kvalitetnije podstavljeno. Ipak, najveći prostor za poboljšanje udobnosti vidimo u ovjesu, koji je pretvrd i kao takav ne može u uvijek upiti grbavi teren.

S obzirom na impresivne ukupne dimenzije vozila nije nikakvo iznenađenje da King svojem vozaču nudi obilje prostora, no moramo priznati da nas je iznenadilo što nema dovoljno mjesta za vožnju u stojećem položaju. Naime, u stražnjem dijelu platforme za noge nalazi se povećana stepenica, na kojoj bi svoja stopala trebao odmarati eventualni suvozač. I tu ne bi bilo nikakvog problema da time nije previše smanjen prostor za pomicanje stopala samog vozača.

Drugim riječima, čak i kada u stojećem položaju svoja stopala povučete sasvim nazad do stepenice, vozač je pretjerano blizu širokom upravljaču, čime mu je bitno smanjena mogućnost manevriranja. Popne li se pak na tu stepenicu, onda mu upravljač odjednom postaje prenizak, a i noge se dodatno umaraju, budući su oslonjene samo na petu, dok je glava stalno među krošnjama drveća. Ne želeći odustajati od nama omiljene vožnje u stojećem položaju, uspjeli smo pronaći neko kompromisno rješenje, no stopala izbačena prema van i neprirodno raširene noge ne mogu biti garancija udobne vožnje na duže staze.

Pretpostavimo li ipak da će veći broj potencijalnih kupaca ovog četverocikla većinu vremena biti zavaljen u sjedalo, lako je za zaključiti da nji-

S uključenim pogonom na sve kotače SP King dodatno povećava svoje ionako dobre terenske sposobnosti





Aluminijski kotači i ugrađeno vitlo čine ovaj četverocikl solidno opremljenim



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 102 x 84 mm
Obujam: 686 ccm
Odnos kompresije: 9,2:1
Razvod: 1 bregasta osovina i 5 ventila
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač
Spojka: automatska
Mjenjač: CVT, reduktor, hod unazad, uključiv pogon na sve kotače, blokada diferencijala
Ovjes: naprijed i straga dvostruka poprečna ramena
Završni prijenos: kardan
Gume: prednje 25x8-12, stražnje 25x10-12
Kočnice: naprijed dva diska, straga jedan disk
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.220 mm, širina 1.210, visina 1.255, visina sjedala od tla 880, međuosovinski razmak 1.360, težina 290 kg
Deklarirano: snaga - 20 KS (u verziji s blokadom), max. okr. moment - 49 Nm pri 5.000 okr/min, max. brzina 60 km/h (u verziji s blokadom)
Spremnik goriva: 20 l

+ robusnost, kočenje motorom, ploča s instrumentima

- težak upravljač, završna obrada, težina

ma naše peripetije s vožnjom u stajanjem položaju neće predstavljati neki ozbiljniji problem. Zato bi im muke mogao zadavati težak upravljač, koji bez obzira na svoju širinu traži dosta snage za zakretanje, a osim što nakon nekog vremena počinje umarati vozača, takav upravljač utječe i na dinamiku vožnje, budući otežava nagle promjene smjera.

Osim toga, cijeli prednji kraj pokazuje čak i za jedan radni četverocikl popriličnu inertnost na nagla skretanja u lijevo ili desno, tako da uvijek treba voziti s određenom rezervom, posebno ako se radi o dionici sa vezanim zavojima. Pritom ne treba pretjerivati s istraživanjem krajnjih mogućnosti ovog četverocikla, budući se pri agresivnijim skretanjima ponekad gubi osjećaj što se stvarno događa s prednjim kotačima, dok cijeli četverocikl istovremeno kao da luta u traženju putanje.

Pripisujemo to nešto lošije proračunatoj geometriji prednjeg ovjesa, što je zapravo tipična boljka četverocikala iz tog dijela svijeta, posebno izražena prilikom spuštanja vododerinama i usjecima, kada vam se upravljač želi istrgnuti iz ruku. S obzirom na već spomenutu veliku silu potrebnu za njegovo zakretanje, uopće nije sporno kako ćete su u takvim uvjetima dobro namučiti da prednje kotače usmjerite u željenom smjeru, no zato će vam posao bitno olakšati vrlo dobro kočenje agregatom.

Taj je detalj kod četverocikala opremljenim CVT mjenjačem često puta kamen spoticanja, no Kingu ju tu teško naći neku zamjerku. Kočenje

agregatom je dovoljno odlučno, tako da doista kvalitetno usporava četverocikl i na najstrmijim usponima, a i istovremeno je taman dovoljno nježno da ne uzrokuje neželjeno i ponekad opasno blokiranje stražnjih kotača. Sve u svemu, može poslužiti kao pozitivan primjer drugima, čak i razvikanim proizvođačima.

Budete li se tako uz kočenje agregatom spuštali dovoljno dugo, sva je prilika kako ćete prije ili kasnije sići u civilizaciju i izaći na asfaltiranu cestu. S obzirom da je ovaj četverocikl moguće registrirati, red je da prozorimo koju i o tom elementu njegove uporabe, u kojem već poprilična masa samog vozila i grube terenske gume jasno sugeriraju kako u vožnji cestom morate biti umjereni i ne odlaziti u ekstreme. Nezavisni stražnji ovjes, koji je na zahtjevnom terenu velika prednost, u cestovnoj vožnji mora oduzeti malo na stabilnosti, te uzrokovati nešto više naginjanja, no zbog umjerenog širokog traga kotača nema pretjeranog straha od prevrtanja.

Svejedno treba biti oprezan pri ulasku u zavoj, budući prevelika brzina sa sobom donosi i klizanje preko nosa i osjetno širenje putanje. Odlučite li se pak na umjerenu vožnju, ne bi trebalo biti neugodnih iznenađenja, tek biste s pravom mogli poželjeti da kočnice budu nešto konkretnije u svom radu. No, tako je to sa ovim četverociklom. Želite li proći nešto jeftinije, jednostavno morate prilagoditi svoja očekivanja i živjeti sa svim prednostima i nedostacima svoje odluke. Tako s jedne strane ima-

te lošu završnu obradu, koja nam je tijekom testiranja uzrokovala manje tehničke probleme, težak upravljač i neuvjerljiv prednji kraj četverocikla, dok s druge strane imate kompletnu off-road opremu, gomilu kubičnih centimetara i sasvim solidne terenske mogućnosti. I 25 tisuća kuna u džepu koji ste mogli potrošiti na kupnju po svemu boljeg japanskog originala.

Netko je jednom zaključio kako nije dovoljno bogat da kupuje jeftino, no rasprave o ispravnosti takve tvrdnje ovdje ne može biti, budući sa cijenom od 49.500 kuna SP King 700

4x4 nije jeftin. On je samo osjetno pristupačniji od japanskih i sjeverno-američkih četverocikala slične zapremine. A želite li puno kubičnih centimetara i kompletnu infrastrukturu koja čini jedan istinski radni četverocikl s pogonom na sve kotače, onda to morate adekvatno i platiti. Pritom je stvar vašeg osobnog odabira hoćete li izabrati dokazani četverocikl koji svoju protuvrijednost mjeri u jenima ili dolarima, ili ćete radije pristati na neke kompromise kako biste u zamjenu za svoj bijeg u prirodu izdvojili nešto manji svezak kineskih juana. ■

