

Linhai 520 4x4 je namijenjen umjerenijim korisnicima, no izdržat će i malo maltretiranja

CIJENA  
**44.990** KN

# Čudnovati Kinez

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

**K**ada bismo trebali formulirati ad hoc definiciju četverocikala, onda bismo kao jednu od stavki naveli i to da ih uglavnom pokreću jednocilindrični agregati. Naglasak bismo pritom stavili na riječ «uglavnom», budući postoji i nekoliko iznimaka koje potvrđuju to pravilo. Zapravo, posljednjih je nekoliko godina ugradnja dvocilindričnih agregata postala trunkicu manje egzotična pojava, posebno u svijetu radnih četverocikala, no tu se radi uglavnom o modelima razvikanih proizvođača i velike zapremine, kod kojih se cijena nerijetko nalazi s one druge strane brojke od 100 tisuća kuna.

Imajući to u vidu, Linhai 520 4x4 V-Twin s pripadajućom cijenom od 45.900 kuna u stvari nema nika-

kvog smisla uspoređivati s drugim dvocilindrašima. Osim toga, iako je ovaj kineski proizvođač već dobro poznat štovateljima četverocikala s integralnim pogonom, svojim se renomeom Linhai ipak ne može uspoređivati s jednim Kawasakiem, Polarisom ili Can-Am-om. No, to mu nije ni cilj. Ovaj se četverocikl ionako puno bolje snalazi u okruženju jednocilindričnih modela i to onih koji su prije svega džepu ugodni, pa tek onda i oku privlačni.

Doduše, gledajući stvari u tom ispravnom (kineskom) kontekstu, ispada da Linhai nije poseban samo po svojem V2 agregatu, već i po modernom dizajnu, koji toliko obiluje oblim linijama da je četverocikl u nekim detaljima i prenježan. Tu prije svega mislimo na dizajn prednjeg kraja, ponajviše određen simpatičnim svjetlima, tako da su pri pogledu spri-

jeda za odavanje pravog terenskog štihla zadušeni prednji nosač prtljage i na njega ugrađeno električno vitlo kao dio serijske opreme. Linhai djeluje sasvim skladno i pri pogledu s boka, što kod njegovih konkurenata i nije tako čest slučaj, a bodove za maštovitost zaslužuje i originalno riješen dizajn stražnjeg kraja.

Tu se stražnji blatobrani sa svoje gornje strane produžuju u mali spojler izveden kao kod nekog sportskog automobila, dok su široko razmaknuta i elegantno izvedena stražnja svjetla ostavila i više nego dovoljno prostora da se između njih uvuče poklopac prtljažnog prostora. A osim što je solidne zapremine, takav se prtljažni prostor pokazao i vrlo praktičnim, posebno stoga što se može zaključati.

Linhai 520 je dakle dovoljno lijep, praktičan i pristupačan da se nađe na radaru umjereno zahtjevnih kori-

snika ove vrste vozila, no kakav je u vožnji? Kako bi odgovorili na to pitanje, krenut ćemo od samog srca ovog četverocikla, odnosno od njegova dvocilindričnog agregata koji broji ukupno 514 ccm, te navodno razvija 38 KS u otvorenoj varijanti. Mi smo nažalost na testu imali zatvorenu verziju, odnosno na raspolaganju nam je stajalo samo 18 KS, tako da su nam pravi potencijali ovog stroja ostali dobrim dijelom sakriveni.

No, i takva nam je prepolovljena konjica dala zaključiti kako ovaj kineski V2 agregat ima solidnih potencijala. Odmah se može primijetiti kako se snaga razvija vrlo kultivirano, te da je stoga sama vožnja nešto ugađenija nego što je to uobičajeno kod jednocilindrične konkurencije. Vibracije pritom nisu izražene, a kad tome pribrojimo to da je četverocikl opremljen automatskim CVT mjenjačem, te da

Najezda četverocikala iz najmnogoljudnije zemlje na svijetu poprima biblijske proporcije, a kako bi se istaknuo iz tog silnog mnoštva, Linhai 520 4x4 je posegnuo za V2 agregatom, te koliko modernim toliko i originalnim dizajnom. Integralni pogon ga čini pravim terencem, solidan ovjes vožnju čini ugodnijom, a bogata serijska oprema i povoljna cijena pokušavaju kompenzirati uočene nedostatke. S druge strane, da je kojim slučajem otvoren natječaj za četverocikl kojem je najpotrebniji servo upravljač, Linhai 520 bi opasno kandidirao za pobjedu. I to bez ikakvog namještanja

posjeduje udoban ovjes, moglo bi se zaključiti kako se radi o vozilu iznimno ugodnom za vožnju. No takvo rezoniranje ne bi bilo sasvim točno budući postoje i neki jasno izraženi nedostaci koji umanjuju taj dojam, posebno u terenskoj vožnji.

#### Tvrd upravljač i mekani ovjes

Za početak, poluga mjenjača na testiranom četverociklu nije bila dovoljno precizna, tako da smo morali pokazati malo strpljenja kada smo pokušavali staviti u hod unazad ili uključiti reduktor. Nikakvoj nervози tu nije bilo mjesta, budući bi svako grublje baratanje mjenjačem samo još više otežalo cijeli postupak, te ga dodatno začinilo i iritantnom škripom koja bi uzburkala sve pse u okolici. Ako smo pritom odlučili staviti u hod unazad,

aktivirali bismo i prikladno zvučno upozorenje koje obično vežemo uz kamione, no s tim smo se glasnim pištanjem susretali i na nekim drugim Linhaijevim modelima. Iako se ne može osporiti kako se radi o elementu koji bi trebao doprinijeti sigurnosti, još uvijek nismo uvjereni da je on prijeko potreban na jednom četverociklu.

Na nepreciznu ćete se ručicu mjenjača, jednako kao i na pripadajuće zvukove, nakon nekog vremena dovoljno priviknuti, no to vjerojatno neće biti slučaj s preteškim upravljačem. Naime, kineski proizvođači još nisu uspjeli dokučiti kako na radnom četverociklu opterećenom kilogramima projektirati upravljački mehanizam koji se neće tvrdoglavo opirati svakom pokušaju njegova zakretanja. Pritom je Linhai specifičan po tome što taj naglašeni dojam tvrdoće upravljača ne jenjava bitno s porastom brzine, tako da jačanje mišićne mase gornjeg dijela tijela nije ograničeno samo na manevriranje na skučenom prostoru, već ćete se dobro namučiti i na onim bržim dionicama.

Ipak, kako ne bi ispalo da je takav tvrdoglavi upravljač apsolutni negativac, treba spomenuti i pozitivnu crtu njegove osobnosti koja se očituje kroz doista malen radijus polukružnog okretanja. To je hvale vrijedna vrlina koja posebno dolazi do izražaja kod probijanja kroz nepristupačan teren kao jedno od pri-



rodnih okruženja ovog četverocikla. Doduše, na Linhai ne treba gledati kao na ekstremno off-road vozilo, ali ako mogućnost uključivanja pogona na sve kotače ne smatrate dovoljnim argumentom da se neko prometalo proglasi pravim terencem, možda bi ugrađeni ovjes mogao promijeniti vaše mišljenje.

Ne, ne radi se tu o nekom vrhunskom elementu koji će vas oboriti s nogu, međutim već će vam prvi prijedni metri na grbavom terenu nagovijestiti kako se Linhaijev ovjes može sasvim solidno nositi sa zahtjevima terenske vožnje, barem one umjerenije. Pritom je sama konstrukcija ovjesa sasvim konvencionalna, što



**Stražnji blatobrani prerastaju u maleni spojler, koji dodatno ukrašava rep četverocikla**

Ovjes ovog četverocikla nas je ugodno iznenadio, posebno kada smo otkrili da može podnijeti i pokoji ambiciozniji skok



znači da se naprijed i straga nalaze dvostruka poprečna ramena uparena s amortizerima, a ono što takav ovjes čini spomena vrijednim je njegova ukupna mekoća, kao i sasvim solidna mogućnost upijanja neravnina. Tako će Linhaijev ovjes uspješno probaviti i neke malo ambicioznije skokove, a sve ga to čini osjetno konkretnijim od ovjesa kod drugih kineskih konkurenata, što se lako osjeti kako na

udobnosti, tako i na kvaliteti same vožnje.

Pohvalno je i to što je dobar dio donjeg postroja «oklopljen» plastičnim zaštitama, iako moramo priznati kako su neki manje bitni elementi te zaštite otpali već pri prvom ozbiljnijem hrvanju s blatnom kupkom. No, da smo dali da nas takve sitnice zaustave, nikad ne bismo upoznali ostale čari koje nudi nešto angažiranija

terenska vožnja ovog četverocikla. Tako je u našoj bilježnici ostalo zapisano kako se dobro nosi sa zahtjevnijim terenom, ali i to da se prilikom vožnje blatnim «špurama» gume relativno lako izuju s naplatka.

### Visoki pritisak

Drugim riječima, pneumatike je potrebno pumpati na nešto veći pritisak od 0,3-0,4 bara uobičajenih za

radne četverocikle i vožnja kroz prirodi bi trebala postati bezbrižna. To tim više što Linhai nudi mogućnost uključivanja pogona na sve kotače, no s obzirom na to da u tom slučaju ionako pretežak upravljač postaje još teži, s korištenjem tog jokera nije pametno pretjerivati. Uostalom, ovaj četverocikl pokazuje dobru prohodnost i onda kada se snaga prenosi samo putem stražnjih kotača, čemu



▲ Neovisni stražnji ovjes doprinosi sasvim solidnim terenskim mogućnostima ovog četverocikla

▼ Gotovo svi dijelovi donjeg postroja imaju plastičnu zaštitu



Dizajn prednjeg kraja je simpatičan, ali i izrazito nježan, tako da stvar spašavaju nosač prtljage i na njega montirano električno vitlo



▲ Praktičan prtljažnik smješten između stražnjih svjetala može se i zaključati

▼ Digitalni ekran pruža dovoljno informacija, ali se u terenskoj vožnji lagano prekrije prašinom, koja bitno otežava očitavanje



svakako pridonosi i to što posjeduje nezavisni stražnji ovjes. Onima pak koji vole stvari dovoditi do krajnjih granica poručujemo tek da se integralni pogon jednostavno uključuje, kao i to da im je u situaciji kada stvari doista zaguste na raspolaganju i električno vrtlo.

S obzirom na to da je testirani četverocikl bio opremljen blokadom, nije čudo da smo poželjeli nešto življa ubrzanja ili pak veću zalihu snage na strmijim usponima, no maksimalno izmjerenih 82 km/h će umjerenim korisnicima dostajati za terensku vožnju. Nama su i takve prigušene performanse (ubrzanje od 0-60 km/h za 9 sekundi) bile dovoljne za ispitivanje vrlina kočione grupe sastavljene od ukupno četiri diska. Oni na prvi dodir poluge kočnice možda ne djeluju pretjerano snažno, no zapravo nude za jedan ovako težak četverocikl relativno kratke zaustavne putove, s time da su stražnji diskovi pretjerano skloni blokiranju, zbog čega se pri snažnijem kočenju Linhai počinje zanositi u stranu.

Osim diskovima na svim kotačima, ovaj je četverocikl opremljen i nenametljivim sustavom kočenja motorom, koji bi možda mogao biti odlučniji u svom radu, ali je i taman dovoljno koristan da opravda svoje postojanje. U stvari, zaključak kojeg smo naveli za sustav kočenja motorom lako bismo mogli prenijeti i na cijeli četverocikl. Dakle, Linhai 520 4x4 možda nije savršen, ali ima sasvim dovoljno kvaliteta da opravda svoj nedavni dolazak na tržište.

Njegov V2 agregat ima potencijala, mekani ovjes predstavlja ugodno iznenađenje, terenska svojstva su na zadovoljavajućoj razini, serijska oprema je očekivano bogata, a dizajn je moderan i zanimljiv. Povoljna se cijena pritom podrazumijeva, jednako kao i činjenica da ona sa sobom nosi neke od nedostataka. Tako bi



Agregat testiranog četverocikla bio je opremljen blokadom, tako da nismo mogli iskusiti sve njegove potencijale, no to ne znači da se nismo mogli zabavljati

upravljač morao biti lakši, a završna obrada nešto bolja, no te bi se nepoželjne karakteristike mogle pripisati bilo kojem sličnom četverociklu koji dolazi iz tog dijela svijeta. Osim toga, Linhai već samom svojom pojavom, ali još i više koncepcijom agregata, predstavlja dovoljno velik iskorak u odnosu na uobičajeno poimanje kineskog četverocikla da se zapitamo što nam to donosi budućnost. Tko zna, možda jednog dana proizvođači iz najmnogoljudnije zemlje na svijetu više nećemo gledati prvenstveno kroz prizmu njihove cijene. ■

► Linhai se dobro snalazi u terenskoj primjeni, no ukupno zadovoljstvo vožnje narušava pretežak upravljač koji umara vozača



#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> V2, četverotaktni
<b>Obujam:</b> 514 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 12,0:1
<b>Razvod:</b> 1 bregasta osovinu u glavi i 2 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Pokretanje:</b> elektrostarterom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> rasplinjač
<b>Mjenjač:</b> automatski CVT + reduktor + hod unazad, uključiv pogon na sve kotače
<b>Okvir:</b> čelični
<b>Ovjes:</b> naprijed dvostruka poprečna ramena, straga dvostruka poprečna ramena
<b>Gume:</b> prednje 25x8-12, stražnje 25x10-12
<b>Kočnice:</b> naprijed i straga dva diska
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.130, širina 1.170, visina 1.210, osovinski razmak 1.290 mm, suha masa 344 kg
<b>Deklarirano:</b> maks. snaga 38 KS (18 KS u verziji s blokadom)
<b>Maksimalna brzina:</b> 80 km/h (u verziji s blokadom)
<b>Spremnik goriva:</b> 18 l

- + agregat, ovjes, udobnost, cijena, pretinac za stvari, mali radijus okretanja
- težak upravljač, potrošnja i autonomija, neprecizan mjenjač

Gledano s boka, Linhai djeluje masivno, ali i sasvim privlačno



▲ Plastične oplata skrivaju da ovaj četverocikl pokreće tekućinom hlađeni V2 agregat zapremine 514 ccm

