

Adly nije prvi tajvanski proizvođač koji je posegnuo za korištenjem već gotovog inozemnog agregata, ali je vjerojatno onaj koji je najdublje gurnuo prste u med. Ubrzanjima i maksimalnom brzinom ovaj četverocikl premašuje sva očekivanja, dok inače uzornu udobnost narušava samo pretjerano umaranje ruku. Nakon duže vožnje u žestokom tempu postat će vam jasno da ovaj snagator nije za ljude slabih mišića i isto takvog srca

CIJENA
42.990 KN



Snagator za snagatore

TEKST: **IVICA VRHOVNIK**
FOTO: **MARKO GUZINA**

Nošeni možda nekim sasvim staromodnim načelima, kada sjedamo na neko novo vozilo uvijek želimo znati nešto više o testnom primjerku. Kakva je povijest zanimljivog sklopa tehnike ustupljenog na test? Što je to novo na njemu i po čemu je bolji ili lošiji od konkurencije? Upravo su nam se takva pitanja vrtjela po glavi kada smo sjedali na novi Adly 500 S.

Priča o Adlyju je tipična i za dobar dio njegovih tajvanskih konkurenata, a bazira se na ustrajnom skupljanju iskustava i stalnom popunjavanju ponude u kategoriji četverocikala zapremine manje od 300 ccm.

Broj modela koje Adly nudi u tom segmentu doista je fascinantan, a s obzirom na to daje ta kategorija zbog svoje još uvijek prihvatljive cijene najpopularnija na tržištima u razvoju, ne treba nas posebno čuditi da se Adlyjevi modeli i u Hrvatskoj već godinama nalaze na vrhovima top-lista prodaje.

I kako to obično biva, dobra prodaja stalno generira nastanak novih modela, a kada shvatite da u nekoj tržišnoj niši nemate više prostora za rast, svoje znanje i iskustvo pokušavate prebaciti u nove segmente. Tako je i Adly nedavno predstavio atraktivni buggy i prvi ATV s pogonom na sve kotače, no većini će ljubitelja ove marke predmetom žudnje i mokrih

snova i dalje ostati najekstremniji Adly svih vremena - model 500 S.

Iako zamišljen kao istinski sportski četverocikl, Adly 500 S nema ambicije konkurirati japanskim sportašima slične zapremine. U odnosu na njih 500 S je za početak bitno teži, a onda je i bitno manje ekstremnog usmjerenja, što znači da vas neće pretjerano inspirirati da ga koristite na natjecateljskoj stazi. Sve to se u konačnici mora odraziti na vozne osobine, ali i na nešto smireniji ukupni doživljaj za upravljačem.

A iako je na prvi pogled baš taj upravljač dovoljno širok za sigurno upravljanje ovim nešto grubljim komadom tehnike - ili ako hoćete: nebrušenim dijamantom - imamo

dojan da je on postavljen pod pomalo čudnim kutom, što u enduro vožnji nakon nekog vremena počinje pretjerano zamarati šake i mišiće podlaktice. Na sredini takvog upravljača, koji bi mogao biti i malo lakši za zakretanje, nalazi se za Adly tipična ploča s instrumentima, koju će prije svih znati cijeniti oni koji ovaj četverocikl namjeravaju koristiti na cesti, dok bi za potrebe off-road vožnje bio dostatan puno manji i nečitki ekran od tekućih kristala. Ovako nam je digitalni pokazivač trenutne brzine jednostavno bio prevelik, ako zbog ničeg drugog, onda zbog toga što bismo se 'smrzli' svaki put kada bismo vidjeli kojom brzinom vijugamo među drvećem.

Adly 500 S je spreman za registraciju i u osnovnoj verziji, kakvu smo imali na testu, stoji 42.990 kn



Pregledna ploča s instrumentima preuzeta je s drugih Adlyjevih modela i ima solidnu ponudu informacija. S obzirom na ukupne performanse, brzinomjer ponekad nije pametno gledati



Komande na upravljaču mogle bi biti i mekše, a to posebno vrijedi za polugu gasa



Ako baš niste skloni pretjerivanjima, Adly će sve terenske skokove izvoditi mirno i bez neugodnih iznenađenja, a i doskoci će biti dovoljno mekani

Zahvaljujući snažnom potisku agregata zanošenja stražnjeg kraja su iznimno laka i zabavna, dok ih poprilična širina vozila istovremeno čini sigurnima

Prostrani tavan i skućeni podrum

Ako ćemo upravljaču zamjeriti da previše umara, sjedalu sigurno nećemo zamjeriti to što je izrazito mekano. Posebno stoga što je kao takvo čista suprotnost uglavnom tvrdim sjedalima koja se nalaze na ekstremnijim sportskim četverociklima. Primijetili smo i nešto dublji bočni profil sjedišta, koje tako vozaču omogućava udobnije sjedenje i solidan kontakt s vozilom, a istovremeno ne sprječava uzdužno pomicanje po sjedalu.

Zato nam se kao ergonomski detalj nikako nije svidio prostor za smještaj stopala. Mjesta za noge je premalo, pogotovo u stražnjem

dijelu. Pohvalno je pritom to što 500 S ima tzv. "nerf-barove", no oni su u svom stražnjem dijelu malo prekratki i moguće je da će to stvarati probleme čak i vozačima s nešto manjim stopalima. S obzirom na to da je Adly opremljen klasičnim mjenjačem s 5 stupnjeva prijenosa, lijevo stopalo je zaduženo za promjenu brzina, a ono, nažalost, nema dovoljno prostora za rad. Sama promjena brzina odvija se relativno glatko jednom kada se naviknemo na mjenjač koji je nešto sporiji i ne trpi pretjeranu grubost, ali isto tako se uopće neće buniti ako ga koristite bez korištenja spojke.

Prilikom snažnih ubrzanja koja traže i brzo mijenjanje stupnjeva

prijenosa, poluga mjenjača postaje nedovoljno precizna i često puta kao da ne stigne pratiti naredbe vozača. Srećom, motor je vrlo elastičan, pa se zapravo lako može izbjeći česta promjena stupnjeva prijenosa, pogotovo ako se vozimo nešto smirenijim tempom. Osim pet brzina za naprijed, mjenjač posjeduje i hod unatrag. On se aktivira slično kao i na Kawasaki ili KTM-u, možda tek nešto nepreciznije. Pojednostavljeno govoreći, potrebno je staviti u prvu brzinu, palcem pritisnuti posebnu polugu s desne strane upravljača i paralelno s time nogom staviti u brzinu niže.

Plastike koje u obliku blatobrana okružuju četverocikl svoj posao obavljaju vrlo dobro i zaštita vozača

je primjerna, posebno ako uzmemo u obzir da je to kod sportskih četverocikala vrlo rijetka vrlina. Nismo se žalili niti na kvalitetu plastika, koje nisu predimenzionirane i ne smetaju koljenima vozača. Ono što je također pohvalno i daje određenu dozu luksuza su mali pretinci između sjedišta i stražnjih blatobrana, koji uvijek mogu poslužiti za sitnice koje nam inače smetaju.

Komande na upravljaču bi vas zato mogle pomalo zbuniti, a tu prvenstveno mislimo na tipku elektrostartera koja se aktivira kažiprstom lijeve ruke kao kakav okidač, a istovremeno mora biti pritisnuta i poluga kvačila koja se nalazi na svojoj standardnoj lijevoj poziciji. Nakon toga će



Osim dva pretinca u zadnjem blatobranu, 500 S ima i mali pretinac u prednjem štitu. Svi oni se mogu zaključati



Na Adly su montirane solidne Duro gume, s tim da je prednja guma svojim dimenzijama 22x7-10 nešto veća nego što je to uobičajeno



Iako su daleko od toga da budu svemogućci, blatobrani pružaju bolju zaštitu od vode i blata nego što je to slučaj na drugim sportskim četverociklima

se iz ispušnog lonca prolomiti ne baš uzbudljiv, ali ipak relativno ugodan i sasvim pitomi zvuk, koji uopće ne nagovještava kakvom ste moćnom jednocilindrašu zapravo udahnući život.

Pucanje od snage

Četveroventilski je pogonski agregat zapravo proizvod korporacije Fuji, koncerna koji u svom sastavu ima i nadeleko poznati Subaru, a to se njegovo slavno rodoslovlje itekako osjeti. Bez puno okolišanja možemo zaključiti kako je upravo taj agregat najbolji dio ovog četverocikla. Štoviše, Adly opremljen tekućinom hlađenim jednocilindrašem zapremine 499 ccm svojim performansama može stati rame uz rame sa sportskim četverociklima najrazvikanijih svjetskih proizvođača.

Prema deklariranim podacima 500 S raspolaže sa čak 52 KS, a iako podaci o okretnom momentu nisu poznati, ukupna elastičnost nam govori da se niti tu ne treba sramiti. Usporedimo li ga sa drugim japanskim jednocilindrašima iz klase 450, vidljivo je da ovaj agregat nudi više elastičnosti na niskim okretajima, dok istovremeno na srednjim i visokim okretajima djeluje gotovo jednako brutalan. Taj njegov sirovi temperament ne može utišati ni pozamašna deklarirana težina od 230 kg, a posebno će vas se dojmiti ubrzanja od 0 do 100 km/h. Uspijete li spretno baratati već spomenutom nedovoljno preciznom polugom mjenjača, pri svakom odlučnijem kretanju s mjesta ćete

zadavati probleme i vozačima manje kapacitetnih motocikala.

Prema ugrađenom brzinomjeru, Adly dobro „vuče“ do 130 km/h, dok mu za prebacivanje brojke od 140 km/h treba nešto više vremena, no čak ni tu ne posustaje. Kažu da od viška glava ne boli, no čak i ako uzmemo u obzir da brzinomjer malo laže, takve su brzine za većinu prosječnih korisnika četverocikala jednostavno preopasne.

Sušta suprotnost takvom pogonskom agregatu su ugrađene kočnice. Na nekom drugom Adlyjevom četverociklu one bi solidno obav-

ljale svoj posao, no vozilo ovakvih ekstremnih performansi traži bitno konkretniji odgovor na pritiskanje poluge kočnice. Pritom se polugom na desnoj strani upravljača koči s dva relativno mala prednja diska, dok se desnom nogom pritišće poluga kočnice koja aktivira sva tri diska. To nam se nije učinilo idealnim rješenjem za ovo vozilo i više bismo voljeli nogom pritiskati samo zadnju kočnicu, a rukom prednju. Možda bi se na taj način moglo ostvariti finije doziranje kočnica, ali isto tako pretpostavljamo da bi postojeće rješenje ipak moglo

odgovarati širem spektru (manje iskusnih) korisnika.

Najbolje od sebe Adly daje pri umjereno brzom vožnji kroz šumu, gdje se jednostavno voli razbacivati svojom snagom. Nešto veća težina vozila i donekle tvrdoglav upravljač smanjuju ukupnu reaktivnost, no prednji je kraj četverocikla svejedno sportski precizan, te vam kao takav omogućuje da se nakon kratkotrajnog privikavanja upustite i u nešto agresivniju vožnju. Udoban ovjes i prednji kotači nešto većeg promjera terensku vožnju čine iznenađujuće ugodnom, a razlog za zabrinutost ne

Svojim dizajnom Adly 500 S gotovo da ne odskace od svoje slabije braće 300 XS i 320 S



Zbog svoje velike širine 500 S je stabilan četverocikl, no to ne znači da je sasvim izgubio volju za izvođenjem vragolija

TEHNIČKI PODACI

Motor: jedan cilindar, četverotaktni
Obujam: 499 ccm
Razvod: 1 bregasta osovina 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, straga kruta osovina i monoamortizer
Gume: prednje 22x7-10, stražnje 20x11-9
Kočnice: naprijed dva diska promjera, straga jedan disk
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.900, širina 1.270, visina 1.140, osovinski razmak 1.250 mm, visina sjedala 850 mm, suha masa 230 kg
Deklarirano: maks. snaga 52 KS (38 KW) (20 KS pri 6.250 okr/min u verziji s blokadom)
Spremnik goriva: 11 l

+	pogonski agregat, performanse i elastičnost, udobnost, stabilnost, hod unazad, pretinci za stvari
-	kočnice, poluga mjenjača, umaranje ruku, smještaj nogu



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 (kn)
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
Adly 500 S	1 cilindar, SOHC 4V	499	52	5 + R	230	1.250	1.900 x 1.270	11	44.990
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

treba tražiti ni u prosječnoj potrošnji, koja se tijekom našeg testiranja na zahtjevnom blatom prekrivenom terenu kretala ispod 10 litara na 100 km. To je rezultat kojim se u sličnim uvjetima ne bi mogle pohvaliti ni neke 250-ice.

Skok u dalj

Iako smo već na početku ovog teksta naglasili da Adlyju 500 S ozbiljnija natjecanja nisu u prvom planu, nismo mogli odoljeti kušnji da ga nakratko isprobamo i na motokros stazi i da zapravo budemo ugodno iznenađeni. Doduše, u takvim uvjetima zamor

ruku još više dolazi do izražaja, no zato ćete tu znati cijeniti ukupnu stabilnost koja dobrim dijelom proizlazi iz velike širine samog vozila. S obzirom na silinu pogonskog agregata ne treba posebno napominjati da su prolasci kroz zavoje s proklizavanjima stražnjeg kraja dječja igra, a sve korekcije na upravljaču se bez puno zadržke prenose na podlogu i u realnom vremenu pretvaraju u korekciju putanje.

Izvođenje terenskih skokova pritom prolazi iznenađujuće mirno, bez da Adly pokazuje pretjeranu sklonost da naglašeno pada na prednju

ili stražnju osovina. Međutim, s ovim četverociklom nismo uživali samo u mirnim, nego i u iznenađujuće dugim letovima, budući je Adly uvijek doskočio metar ili dva dalje nego što smo to očekivali. Nekim ekstremno dugim ili visokim skokovima ovaj model definitivno nije namijenjen, no na srednje dugim letovima kakvi su dostupni i nešto hrabriji običnim smrtnicima, 500 S slijeće iznenađujuće ugodno, što je najbolji dokaz da ovjes dobro obavlja svoj posao.

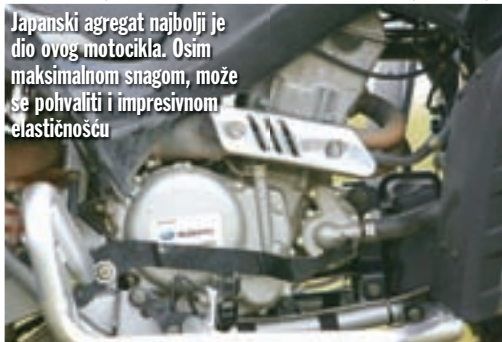
Ambicioznije i zahtjevnije korisnike moglo bi zanimati i to da je u ponudi i za 2.000 kn skuplja verzija,

između ostalog opremljena i još kvalitetnijim ovjesom koji omogućuje podešavanje. Takav vam Adly 500 S možda još uvijek neće omogućiti da budete konkurenti na motokros stazi, no zato bi možda mogao poslužiti kao početna i ne pretjerano skupa osnova za razmišljanje o uključivanju u enduro ili cross-country natjecanja.

Nakon vožnje i iscrpnog upoznavanja Adlyja 500S trebamo podvući crtu i zaokružiti test na kojem je cijelo vrijeme postojala jedna otežavajuća okolnost. Naime, jednostavno nismo mogli pobjeći od toga da ga podsvjesno uspoređujemo s vrhunskim japanskim četverociklima, odnosno, kirurški preciznim strojevima nervoznog motora i visoke kvalitete izrade. Iako je takva usporedba toliko nepravedna da je zapravo besmislena, moramo zaključiti da nas Adly čak ni u tom kontekstu nije uspio razočarati.

Ciljana skupina korisnika svakako su nešto umjereniji, ali sirove snage gladni vozači, koji osim u blatnim avanturama povremeno žele uživati i u uzbudljivoj - da ne kažemo suludoj - vožnji asfaltom. Ako ste se prepoznali u prethodnoj rečenici, a ne spadate u kategoriju početnika ili onih koji imaju problema sa samokontrolom, onda ćete za sitnicu manje od 43 tisuća kuna dobiti vozilo koje je spremno ispuniti gotovo sve vaše zahtjeve. Naravno, pod uvjetom da imate dovoljno snažne ruke. Ali čak ako i nemate, ne brinite - imat ćete ih uskoro! ■

Japanski agregat najbolji je dio ovog motocikla. Osim maksimalnom snagom, može se pohvaliti i impresivnom elastičnošću



U normalnoj terenskoj vožnji ovjes dobro obavlja svoju funkciju, no oni koji to žele mogu doplatiti 2.000 kn za bogatije opremljen model čiji ovjes nudi i mogućnosti podešavanja



Pogled straga otkriva veliku širinu vozila i u crveno obojena kočiona klijesta tipična za Adly