

Prilikom izvođenja skokova Trackrunner je vrlo siguran, no kod svakog doskoka ovjes lagano dolazi do kraja svog hoda

[SYM Trackrunner



SYM patičan

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ

Dok se hrvatsko tržište četverocikala tek polako budi, u svijetu već neko vrijeme vlada prava jagma za ovom relativno novom klasom prometala za zabavu i slobodno vrijeme. No, kao i kod svakog trenda, tako i kod četverocikala postoji bojazan da bi trenutno oduševljenje moglo odjednom splasnuti nepovratno lansirajući tržište u krizu. Budući se željezo kuje dok je vruće, u SYM-u su odlučili ugrabiti svoj dio tržišnog kolača. No, za razliku od nekih drugih tajvanskih proizvođača koji su na tržište pustili nedovoljno doradene modele, SYM je razvoju svojih uzdanica pristupio ozbiljno, uopće ne skrivajući da im je jedini uzor Kymco koji po mnogima ima best-buy u klasi univerzalnih četverocikala do 250 ccm. Da njihovi stručnjaci nisu srljali grlom u jagode jasno je već pri prvom susretu s njihovim modelom Trackrunner 200. Studiozan pristup tematici vidljiv je u svakom detalju, počevši od dizajna, koji po nekim detaljima

bez pogovora spada u najbolja ostvarenja tajvanske industrije motocikala.

Skladan dizajn počinje atraktivno oblikovanim prednjim odbojnikom iznad kojeg se kočepere dva velika i agresivna svjetla i mala maska koja štiti hladnjak rashladne tekućine. Lijepo oblikovane linije prednjih oplata i blatobrana su fino usklađene s bočnim linijama koje počinju spremnikom goriva i neprekinuto se nastavljaju do stražnjih blatobrana, ispod kojih su smiješe velika stražnja svjetla sa prozirnim staklom. Atraktivnom izgledu doprinose i detalji kao što su bucmaste gume i nosač prtljage, no to su stvari koje su obvezna oprema svih četverocikala. Dizajnerima nije nestalo inspiracije niti kod oblikovanja instrumenata. Budu-

Instrumenti su lijepo dizajnirani i bogati. Uz brzinomjer i kontrolne žaruljice postoji i pokazivač razine goriva

ći su drugi proizvođači u tom području dosta deficitarni, lijepo oblikovani instrumenti su ugodno iznenađenje i barem su za klasu ispred onih s kojima smo se susretali na drugim četverociklima. Ukupno gledajući, dizajneri su se odlično poigrali i već svojim prvim uratkom unijeli dašak svježine toj klasi, pa za to zaslužuju sve pohvale, iako se u nekim detaljima vidi da im je forma ponekad bila ispred funkcije. To se posebno odnosi na prednja i stražnja svjetla, koja sa svoje donje strane nemaju nikakve plastike niti neku drugu zaštitu od udaraca, pa vam prilikom vožnje pustopoljinama ne preostaje ništa



Stražnji kraj je ukrašen velikim svjetlima s prozirnim staklom i nosačem prtljage

CIJENA
33.800 kn



SYM je s dva nova i atraktivna modela zapremine 200 i 250 ccm ozbiljno ušao na brzo rastuće tržište četverocikala. Po pitanju tehnologije i dizajna Trackrunner 200 spada među najbolje istočnjačke uratke u svojoj klasi

četverocikl

drugo, negoli dobro otvoriti oči i pripaziti na stršeće grane i slične potencijalne opasnosti.

Po pitanju položaja za upravljačem nemamo većih primjedbi, tek bi viši vozači mogli poželjeti malo više slobodnog prostora, no to ionako vrijedi za gotovo sve četverocikle u toj klasi. Svi prekidači su nadohvat ruke i solidno izvedeni, a isto vrijedi i za lako dostupnu ručicu mjenjača. Bogato opremljen Trackrunner se može pohvaliti i posebnom utičnicom za struju, tako da za vrijeme vožnje možete puniti mobitel ili se u kombinaciji s preglednim retrovizorima možete obrijati prilikom jutarnjih stajanja na semaforima. Sjedalo je mrvicu pretvrdo i zbog toga nakon duže vožnje postaje pomalo neudobno, no nije to ništa zabrinjavajuće. Puno više nas je smetao sam rub sjedala na kojeg se vozač oslanja prilikom naginjanja tijela u zavojima, a koji je preuzak i ne može upiti svi udarce koji se stoga izravno prenose na butine vozača. No, to postaje problem tek prilikom angažirane terenske vožnje. Prema navodima proizvođača, na ovom se četverociklu mogu voziti dvije osobe, ali

nam se zbog skućenog prostora i prekratkog sjedala čini da je to moguće samo ako ćete svoju bolju polovicu voziti na svojim leđima ili, ako vam je preteško, na nosaču prtljage.

Da Trackrunner 200 ne bi bio ljepotica bez pokrića, bilo je potrebno dužnu pažnju posvetiti i tehničari. Već površni pregled tehničkih podataka daje naslutiti da se radi o konkurentnom četverociklu. Za pokretanje 188 kg teškog SYM-a zadužen je vodom hlađeni četverotaktni pogonski agregat s četiri ventila po cilindru posuđen sa skutera GTS 200. Iako bi se iz naziva modela dalo zaključiti da Trackrunner-a pokreće agregat zapremine 200 ccm, ustvari se radi o agregatu zapremine 170 ccm iz kojih je dobiveno 14 KS pri 7000 okretaja u minuti. Te brojke će malo koga impresionirati, no 14 KS je sasvim dovoljno za ugodnu i agilnu vožnju i po ukupnim performansama Trackrunner ne zaostaje previše za modelima od 250 ccm. Snaga se na podlogu prenosi putem CVT mjenjača s kontinuiranom promjenom prijenosnih omjera, a preko lijepo

oblikovane ručice mjenjača se jednostavno odabire hod unaprijed, neutral ili hod unazad. Ubrzanja su solidna, a maksimalna brzina od otprilike 70 km/h je sasvim dovoljna da se uhvatite u koštac sa sporijim vozačima automobila. No, ono što nas je puno više impresioniralo od pruženih performansi su snažne hidrauličke kočnice s kakvima se još nismo susreli na četverociklima koje smo imali na testu. Štoviše, dva diska promjera 175 mm na prednjem kotaču u kombinaciji s jednim diskom promjera 190 mm na stražnjoj osovini osiguravaju toliku snagu kočenja, da bi oni manje iskusni mogli s njima imati problema, pa preporučamo njihovo pažljivo doziranje. To se posebno odnosi na korištenje stražnje kočnice koja će rado zablokirati, čak i na asfaltu, pri čemu voli zaplesati zadnji kraj, a nakon toga vrlo lako dolazi i do neugodnog podizanja unutarnjeg kotača. Moglo bi se reći da su kočnice presnažne za ovaj tip vozila, no kad se jednom naviknete i dobijete osjećaj za njihovo doziranje, uvidjet će te da su takve presnažne

Trackrunner je atraktivan četverocikl sa stilom. Naprijed pozornost plijene atraktivna prednja svjetla, koja, nažalost, nisu adekvatno zaštićena od udaraca prilikom terenske vožnje



Prejednostavna konstrukcija prednjeg ovjesa je najveći nedostatak ovog četverocikla. Za razliku od prednjeg ovjesa, stražnji ovjes je riješen klasično za ovu vrstu vozila



kočnice puno bolje rješenje od onih preslabih s kakvima smo se dosad, s izuzetkom Kymca, susretali na ostalim tajvanskim četverociklima. Budući četverocikli dobar dio svojeg života provode izvan asfalta, bojali smo se da će u tim uvjetima kočnice prelazno blokirati i tako bitno smanjiti manevarske sposobnosti. No, prednje kočnice se i na terenu mogu dobro dozirati, a i blokiranje stražnje kočnice u tim uvjetima odjednom prestaje biti problem i postaje izvorom zabave jer omogućuje jednostavno zanošenje stražnjeg kraja i lagano okretanje za 180 stupnjeva na vrlo maloj površini.

Za razliku od kočnica, ovjes nas se puno manje dojmio. U pogledu same konstrukcije, stražnji ovjes je klasične izvedbe s monoamortizerom, no na prednjem kraju se ne nalaze za četverocikle tipična dvostruka A ramena, već samo jedno poprečno rame. Iako se takvo rješenje može vidjeti i kod manje kapacitetnih modela drugih proizvođača, moramo reći da bismo na prednjem kraju puno radije vidjeli klasično rješenje s dva poprečna ramena. Istina, zbog takve konstrukcije ovaj četverocikl je izravniji na upravljaču, no to i nije neka velika prednost, jer su četverocikli ionako previše izravni na upravljaču. S druge strane, ovako koncipiran ovjes dolazi u krizu prilikom naglog dodavanja gasa i podizanja prednjeg kraja kada se, posebno pri malim brzinama, mijenja kut nagiba prednjih kotača, tako da su oni u tom trenutku samo svojim vanjskim rubom u kontaktu sa podlogom. U prijevodu to znači da ćete kada istovremeno zakrenete pretežak upravljač i žestoko pritisnete polugu gasa u pravilu biti "nagrađeni" neugodnim i opasnim proklizavanjem prednjeg kraja, a tada vam ne preostaje ništa drugo doli pustiti gas i nadati se da

će nakon spuštanja prednjeg kraja široke gume cestovnog profila na vrijeme ponovo "zagristi" podlogu prije negoli na svom putu dođete u kontakt s nekom pomičnom ili nepomičnom preprekom.

Konstrukcija i tvrdoća ovjesa ukazuju na to da su primarno područje djelovanja Trackrunner-a asfaltne prometnice. I doista, takav sportski tvrd ovjes pokazao se vrlo dobrim rješenjem za vožnju cestom i tu nemamo nekih većih primjedbi. U odnosu na konkurenciju, Trackrunner dobro drži smjer i nakon malo privikavanja njegovo ponašanje postaje sasvim predvidivo. Kao što smo već spomenuli, upravljač je vrlo izravan, rekli bismo da je čak i preizravan, tako da će početnici s njim imati pune ruke posla, no u globalu Trackrunner je dosta spretan u cestovnoj primjedbi i tek smo prilikom prelazaka većih neravnina i oštećenja na cesti poželjeli mrvicu mekši ovjes dužeg hoda.



No, silaskom s asfalta sportski ovjes postaje jednostavno pretvrd, ali ne zato jer bi svojim karakteristikama loše utjecao na upravljivost ili užitak u vožnji. Upravo suprotno, iskusnijim vozačima bi se takav tvrdi ovjes mogao svidjeti jer u nekim graničnim slučajevima omogućuje bolju kontrolu nad vozilom. No, prilikom žestoke terenske vožnje i izvođenja skokova ovjes vrlo brzo dolazi do kraja svojeg hoda, pa se udarci izravno prenose na okvir i preko njega na ostale dijelove vozila, a to bi se moglo nepovoljno odraziti na njihovu trajnost. Stoga je uvijek nakon malo žešće terenske vožnje pametno pregledati četverocikl kako bi se vidjelo da li je sve na broju i nije li se otpustio neki od vijaka. Ako to slučajno zaboravite, budite bez brige - na to će vas podsjetiti vijci retrovizora koji prvi podlegnu stresu i traže re-

Bogato opremljen Trackrunner posjeduje i utičnicu za struju



Prvo, pa muško. SYM je s Trackrunner-om ozbiljno pripretilo svojim tajvanskim konkurentima. Kod terenske vožnje bismo voljeli da su gume malo grubljeg profila

Problemi s prvim servisom

● Iako su SYM quadovi u globalu kvalitetni, može doći do izvjesnih reklamacija šlampavosti na prvom servisu. Mnogo se novih vozila uvozi, a uvoznici jednostavno ne mogu naći odgovarajuće servise za ova nova vozila. Na testnom primjerku pri montaži kotača na prvom servisu su prejako zategnuli stražnju kočnicu i čim se ona zagrijala, quad je neprestano kočio i onemogućio nastavak vožnje. Riješili smo to otpuštanjem vijka na stražnjoj poluzi. Nadalje, upravljač je bio nedotegnut, pa je popustio od vibracija na testu i postao labav. Rješenje: dotegnuli smo vijke na poluzi upravljača. To nije slučaj samo s ovim proizvođačem, već je sve više učestalo i kod drugih, a mi se nadamo da će ova mala kritika utjecati na svijest svih servisa u HR.



dovito održavanje dotezanjem. Same retrovizore bi ionako prije vožnje terenom bilo najpametnije skinuti jer nam se nekoliko puta prilikom izvođenja "power slide-a" dogodilo da donjim dijelom kacige zapnemo za njih. Ako zanemarimo te nedostatke, Trackrunner se na terenu pokazao vrlo dobrim i konkurentnim. Dobro držanje pravca i solidna upravljivost će vam u kombinaciji s dovoljno snažnim motorom pružiti sasvim dovoljno zabave. Kod izvođenja skokova je dobro uravnotežen, a prilikom brzih prolazaka ostrim zavojima dolazi do podizanja unutarnjih kotača, no to je zajedničko svim četverociklima i po tom pitanju Trackrunner nije ništa opasniji od svoje konkurencije, čak naprotiv.

Na kraju možemo zaključiti da je SYM svojim prvim uratkom u području četverocikala ozbiljno zaprijetio svojoj dalekoistočnoj konkurenciji. Štoviše, voznim osobinama i solidnom izvedbom je mnoge od njih i pretekao iz prvog pokušaja, no ipak nije uspio sasvim dostići svoj glavni uzor, Kymco KXR 250, iako mu se na mnogim područjima dosta približio, a po pitanju kočnica ga je možda i premašio. Nažalost, mu se je približio i po pitanju cijene koja bi s obzirom na zapreminu pogonskog agregata i pružene performanse mogla biti i mrvicu niža. Uz ovaj model SYM proizvodi i snažniji model Quadlander 250, koji je većoj mjeri orijentiran ka terenskoj primjeni, a njegov test ćemo objaviti u jednom od sljedećih brojeva Moto Pulsa. ■



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni, četiri ventila po cilindru
Promjer x hod: 61 x 58,8 mm
Obujam: 171 ccm
Odnos kompresije: 10,8:1
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Spojka: Automatska centrifugalna
Mjenjač: CVT
Ovjes: jednostruka poprečna ramena naprijed, klasična vilica s monoamortizerom straga
Gume: prednje 21x7-10, stražnje 22x10-9
Kočnice: naprijed dva diska promjera 175 mm, straga disk od 190 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.765, širina 1.040, visina 1.135 osovinski razmak 1.115, težina 188 kg,
Deklarirano: snaga - 14 ks (10,3 kW) - 7.000 okr/min, max. okr. moment - 16 Nm pri 5.500 okr/min
Spremnik goriva: 8 l

+ atraktivan dizajn, kočnice, stabilnost, bogata oprema

- prekratak hod ovjesa, pretežak upravljač, proklizavanje prednjeg kraja kod dodavanja gasa

Agregat je i više nego dovoljno snažan za atraktivna proklizavanja stražnjeg kraja

