

SYM Quadlander 250

Na nimalo pitomim obroncima francuskog vinogorja isprobali smo donedavno najveći četverocikl iz SYM-ove produkcije. Na prvi pogled Quadlander 250 djeluje kao da ima više veze s radnim, a manje sa sportskim četverociklima. No, izgled ponekad vara



CIJENA
43.950 kn

Ratnik, a ne radnik

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ

Ovo je priča iz nekih ne tako davnih, ali puno toplijih i ugodnijih vremena. Sunce nemilosrdno prži dok se vegetacija raskošno zeleni na pitoresknim obroncima, a autobus koji se sjeća i svojih boljih dana bučno negoduje probijajući se uskom brdskom cesticom. Da ne znamo da smo na jugu Francuske, mislili bismo da se okruženi "zagorskim bregima" vozimo na autobusnoj liniji Zlatar Bistrica - Zabok sa stajanjem u Bedekovčini. Poslije jednog promašenog skretanja i malo vožnje unatrag (na užas vozača Renaulta koji se u krivo vrijeme našao na krivom mjestu) napuštamo asfaltnu podlogu i slabo uređenim prašnjavim putem se polako penjemo prema velikom imanju koje je san svakog ljubitelja četverocikala.

Sretno preživjevši autobusni "off-road challenge", duboko potreseni i s blagom mučninom u želucu, nalazimo svoj mir gotovo "pohotno" gledajući "krdo" uredno poredanih četverocikala marke SYM koji spremno čekaju da ih se proizvođač promišljeno uređenim poligonom izrađe-

nim u minimalističkom stilu. Na tko bi ga znao koliko brdovitim i uglavnom šumom pokrivenih hektara nalazi se sva infrastruktura koja vam je potrebna za zabavu takve vrste. Uz nekoliko uskih i zahtjevnih šumskih stazica, koje dijelom prolaze gorskim potocićem i manjom rijekom, postoji i malo trkalište izrađeno po uzoru na motokros stazu, a tu je i prostrana kaljuža za sve one koji se vole valjati u blatu.

Oduševljeni viđenim, brzo mijenjamo svoju civilnu odjeću primjerenim off-road odjevnim artiklima i zauzimamo startne pozicije za "tutanj" u šumu. Prije starta vodič nas bezuspješno pokušava uvjeriti da ne srljamo u opasnosti, no njegov glas razuma je teško dopirao do ušiju nestrpljivih novinara, dijelom zato jer ga je uporno nadglasavao tvrdoglavi magarac, a dijelom i zato jer se svako malo zaboravio i umjesto na engleskom počeo govoriti na nama nerazumljivom francuskom jeziku.

Uz ovdje predstavljeni Quadlander 250 na toj se svjetskoj prezentaciji mogao isprobati i Truckrunner 200. Oportunistički nastrojeni novinari su mahom navalili na manji Truckrunner, koji djeluje puno sportskije i samim time

zabavnije, no na kraju se pokazalo da nije zlato sve što sija i da na prvi pogled smireniji Quadlander predstavlja bolji paket. Budući smo test modela Truckrunner 200 objavili u 62. broju Moto Pula, njime se ovaj put nećemo previše baviti, iako nećemo moći do kraja izbjeći uspoređivanje ta dva modela.

Prva se usporedba nameće već kod njihova izgleda. Za razliku od izrazito sportski oblikovanog manjeg brata, Quadlander 250 je svojom vanjskom pojavom zapeo na pola puta između sportskog i radnog četverocikla. Malo je razvučen u dužinu i širinu, a linije su mu uglatije i bitno manje agresivne. Svejedno djeluje uspješno i markantno, a ukupni dojam robustnosti kvare samo lijepo oblikovana prednja svjetla, koja, jednako kao i na Truckrunneru, nisu s donje strane adekvatno zaštićena od udara granja i prštanja kamenja. Iznad svjetala se nalazi mala "hauba", koja kao da čeka da se na nju montira prednji nosač prtljage uobičajen na radnim četverociklima, iako Quadlander primijenjenim tehničkim rješenjima i osjećajem koji pruža u vožnji puno više podsjeća na sportske četverocikle. Slična se priča ponavlja i

Izgledom je Quadlander zapeo na pola puta između sportskog i radnog četverocikla



Bogata instrument ploča ima neobično smještene analogne instrumente

Svoju visoku cijenu Quadlander djelomično opravdava solidnom završnom obradom i relativno bogatom opremom koja uključuje i utičnicu za struju



Lakoći upravljanja pridonosi i CVT automatski mjenjač, koji svoj posao odraduje besprijekorno, a lako dostupnom ručicom se jednostavno odabire neutral ili hod unazad



Kombinacija oscilirajuće stražnje vilice, mono-amortizera i krute osovine jednostavno je i učinkovito rješenje koje je sve svoje prednosti i mane pokazalo i na ovom četverociklu



pri pogledu s boka. Pogonski agregat je dobrim dijelom skriven od pogleda zbog obilno dimenzioniranih bočnih plastika, koje u kombinaciji s plastičnom "lajsnom" koja bi trebala vizualno simulirati aluminijski okvir doprinose masivnoj i moćnoj silueti. Stražnjim krajem dominira veliki nosač prtljage, a ispod njega su skrivena velika svjetla koja su za razliku od prednjih dobro zaštićena za svih strana.

Instrument ploča je za tu vrstu vozila vrlo izdašna informacijama, a sastoji se od velikog brzinomjera i manjeg okruglog instrumenta u kojeg su ukomponirani pokazivač razine goriva i kontrolne žaruljice temperature motora i upaljenog dugog svjetla. Ta su dva instrumenta smještena jedan iznad drugog i zbog toga odišu laganim 'retro štihom' koji nije uobičajen kod ove vrste vozila.

Nakon obavljenog statičnog pregleda vrijeme je da konačno krenemo i na vožnju. Svaka vožnja započinje pokretanjem pogonskog agregata, a preduvjet za tu krajnje jednostavnu rabotu je da polugu automatskog mjenjača stavite u neutral i pritisnete tipku elektropokretača. Nakon toga će se oglasiti tekućinom

hladeni jednocilindraš preuzet iz bogatog skuterskog programa ovog proizvođača i blago prerađen, kako bi se bolje snašao u novoj sredini. Iz svojih 250 ccm pri nevelikih 7.000 okretaja razvija zdravih 18 KS, koje su prava mjera za ovaj četverocikl, budući uz solidne performanse omogućuju da se Quadlander legalno registrira i kao takav slobodno vozi prometnicama. Kad već govorimo o legalnoj vožnji prometnicama, moramo napomenuti da se je ovaj Tajvanac sasvim dobro snalazi i na asfaltnim podlogama, iako mu one nisu u prvom planu. U takvim se uvjetima posebno ističu odlične kočnice. One spremno zaustavljaju 210 kg teško vozilo koje bez problema ostvaruje brzine veće od 80 km/h, a jedinu zamjerku ćemo uputiti povećanoj emisiji buke, koju su u kontaktu s asfaltnom podlogom emitirale prave terenske gume sa izraženim "ripnama" poput onih na enduro motociklu.

Ako i jesu malo prebučne u cestovnoj vožnji, takve su gume kao stvorene za zahtjevniju vožnju terenom, budući suvereno "grizu" podlogu i sprječavaju neželjeno proklizavanje stražnjih kotača na klizavim površinama ili pri savladava-

nju strmih uspona. Zahvaljujući kombinaciji takvih guma, spremnog pogonskog agregata i CVT automatskog mjenjača Quadlander se ne boji ni najzahtjevnijih terena. Najveći dio testne rute se odnosio na vožnju vrlo uskim šumskim puteljcima sa strmim usponima, na kojima bi ponestalo daha i dobro utreniranoj divokozu, no Quadlander je sve izazove savladao s lakoćom i bez zastajkivanja. Posebno nas je impresionirao prilikom penjanja pravim planinskim potokom s brojnim kaskadama i stepenicama. Iako nam se nekoliko puta činilo da nema šanse da se popnemo na sljedeću stepenicu, Quadlander je poput lososa koji juri na parenje sa veseljem preskakao jednu po jednu kaskadu, a tek bi povremeno u kontaktu s kamenitom podlogom zastajala cjevasta zaštita lančanika i stražnje disk kočnice, koja je odlično obavila svoj zaštitarski posao.

Svoj je posao odlično obavljao i ovjes. Prednja dvostruka poprečna ramena su se u kombinaciji s dugim hodom bez puno stresa hvatala u koštac sa svim izazovima koje nam je pod kotače bacala francuska šuma. Za razliku od manjeg Truckrunnera, koji naprijed ima samo jedno-

struka poprečna ramena, te je stoga sklon podupravljanju, a uz to je i previše izravan na upravljaču, Quadlander se odlikuje puno konkretnijim i mirnijim prednjim krajem koji dosljedno i bez puno mudrovanja slijedi zadanu putanju. To će najviše znati cijeniti početnici, ali i svi oni koji vole voziti oštro, ali bez pretjeranih stresova. Stražnji ovjes je riješen tipično za tu klasu vozila, što znači da se sastoji od oscilirajuće vilice s monoamortizerom i krute stražnje osovine. Gledajući ovjes u cjelini, ništa mu nije preteško i dobro će se snaći u svim situacijama.

Kao što smo već napomenuli, glavninu smo vremena proveli u tehnički zahtjevnoj vožnji gustom šumom, koja je povremeno podsjećala na 'trial'. Uske kozje stazice nisu omogućavale da si damo oduška pritiskanjem poluge gasa, ali nam je boravak u prirodi svejedno bio zanimljiv, a povremeno i dosta napet. U takvoj nam je sporoj vožnji automatski CVT mjenjač bitno olakšao posao i omogućio da se u potpunosti posvetimo izbjegavanju drveća i niskog granja. Ako vam se i dogodi da pretjerate i "poljubite" neko stablo, uz mali prednji odbojnik najviše ćete cijeniti lako dostupnu i praktičnu ručicu mjenjača izvedenu u automobilskom stilu, kojom ćete jednostavno prebaciti u hod unazad i odvojiti se od stabla ili slične prepreke kao da se ništa nije dogodilo.

Iako mu malo trkalište izvedeno po uzoru na motokros stazu nije primarna domena, Quadlander se i tamo solidno snašao pokazavši nam da ima što reći i na otvorenijim dionicama. Bez obzira radi li se o otvorenom ili oštrijim zavojima, četverocikl ih prolazi sigurno i ako ste tijelo na odgovarajući način nagnuli prema unutrašnjosti zavoja, nema izražene tendencije za opasnim podizanjem unutarnjih kotača.

Osim toga, kada se pojača ritam, od punog izražaja dolazi i solidno držanje pravca, a upravo to je ono po čemu se pravi četverocikli poput Quadlander-a najlakše odvajaju od poluproizvoda.

Ako ste pažljivo pročitali ovaj tekst, primijetiti ćete da dosad gotovo nismo spomenuli nijednu manu. No, nitko nije savršen, pa tako i Quadlander ima svojih grijeha, a najveći



U brzju vožnji Quadlander odiše stabilnošću i dobrim držanjem pravca. Težište je nisko, tako da se kroz zavoje može prolaziti impresivnim brzinama, bez izražene tendencije podizanja unutarnjih kotača

mu je cijena kojom je debelo premašio sve svoje zemljake, a dostigao je i neke jeftinije četverocikle japanskog porijekla. Posebno nas čudi da je osjetno skuplji i od morskog mu domaćeg neprijatelja pod imenom Kymco, koji kao proizvođač četverocikala ipak ima dužu tradiciju i odličnu reputaciju. Nedvojbeno je da se Quadlander može uspoređivati s Kymcom po pitanju primjerene završne obrade i dobrih voznih osobina, no mislimo da je ipak malo previše za svojeg privjenca tražiti gotovo 44 tisuće kuna. Ako ste spremni uložiti tolike novce, onda lako možete razmišljati i o nekim modelima zvučnijih proizvođača poput Polaris, Yamahe ili Kawasakija, koji za približno plus-minus pet tisuća kuna nude nekoliko modela slične zapremine. Za razliku od SYM-a, većina njih se zbog prevelike snage ne može

registrirati za cestovnu uporabu, no ionako je ovakvim terenskim četverociklima najljepše kada ih izvedete u šetnju prirodom, daleko od budnih očiju čuvara zakona.

Nakon što su dobro odradili posao s više cestovno orijentiranim modelom Trackrunner 200 i ovdje predstavljenim pravim terenskim četverociklom Quadlander 250, SYM-ovci su nedavno predstavili i dva kapacitetnija modela Quadlander 300 S i Quad Rider 600, koji ukazuju na to da se žele još ozbiljnije angažirati na rastućem tržištu četverocikala. Budući smo stekli uglavnom pozitivne dojmove pri druženju s njihova prva dva modela, na tom im putu želimo svu sreću, s nadom da će u budućnosti njihove cijene biti više u dosluhu sa još uvijek skromnim platežnim mogućnostima hrvatskih ljubitelja četverocikala i onih koji će to tek postati. ■

Tekućinom hlađeni pogonski agregat razvija 18 KS, više nego dovoljno za početnike, kao i za iskusnije korisnike s umjerenim sportskim ambicijama



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni, četiri ventila
Promjer x hod: 71 x 63 mm
Obujam: 249,4 ccm
Odnos kompresije: 10,5:1
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Spojka: Automatska centrifugalna
Mjenjač: CVT
Ovjes: naprijed dvostruka poprečna ramena, straga klasična vilica s monoamortizerom
Gume: prednje 22x7-10, stražnje 22x10-9
Kočnice: naprijed dva diska promjera 175 mm, straga disk od 190 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.945, širina 1.100, visina 1.135 osovinški razmak 1.200, težina 210 kg,
Deklarirano: snaga - 18 ks (13,23 kW) - 7.000 okr/min, max. okr. moment 22,3 Nm pri 5.500 okr/min
Spremnik goriva: 12,5 l

+ dobre karakteristike u terenskoj vožnji, stabilnost, kočnice, pogonski agregat, držanje pravca

- cijena, buka guma pri vožnji asfaltiranim prometnicama