

# Bogart Apollo 250 RS

Iako malo pretvrd, ovjes je dobro apsorbirao manje skokove. Mali je problem predstavljala tek činjenica da je Apollo povremeno pokazivao izraženu tendenciju slijetanja na prednje kotače



Iako nam nelogične komande kočnica i pozamašna težina nisu nimalo olakšavale manevriranje, dugo očekivani Apollo 250 RS uvijek smo sa smiješkom na licu vraćali iz njegove orbite. Osim u njegovu izraženom "hard" sportskom karakteru, razlog za zadovoljstvo počivao je i u mnoštvu sadržaja koje nudi za prihvatljivu cijenu. No, najveća prednost ovog tajvanskog lunarnog modula pred konkurencijom je u tome da uopće nema konkurenciju. Barem ne u svom bliskom svemiru

CIJENA  
33.990 KN

# Apollo 250: Houston, we don't have a problem!

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ  
FOTO: MARKO GUZINA

**Z**a sreću je ponekad doista potrebno malo, a četverocikli su jedna od zabavnijih potvrda te tvrdnje. Za početak je dovoljno osjetiti kako vas srce neodoljivo vuče ka tim igračkama za velike dečke, te priznati samom sebi prljave misli koje vas neobjašnjivo tjeraju da se valjate u prašini i blatu. Doduše, priča se i tome kako je s četverociklom moguće uživati i na «sterilnom» asfaltu, no bez obzira radi li se o quad-u sportsko-zabavne ili ATV-u radno-intenzivne orijentacije, vaš će vam ljubimac najviše uzbuđenja pružati baš u «nehigijenskom» off-road okruženju. Što zahtjevnijem,

to bolje. Neki nam govore i o tome da četverocikli osim za nespontanu zabavu mogu poslužiti i u korisne svrhe, no to nije nešto o čemu vam možemo svjedočiti iz vlastitog iskustva, već vam to spominjemo onako usput, kao posljednji, ali neuvjerljiv argument u očajničkom pokušaju da svojim bližnjima opravdate njima ionako neshvatljivu logiku nove investicije u pokretninu.

Gledamo li na te stvari njihovim očima, dakle uskogrudno i samo kroz boju novca, onda zdrava logika govori da će uvjerljivost izlaganja o opravdanosti vaše investicije biti obrnuto proporcionalna količini novca koju ste za nju trebali izdvo-

jiti. I zato se klasa još uvijek pristupačnih sportskih četverocikala zapremine 250 ccm čini razumnim odabirom za stjecanje prvih iskustava. Uz to vam u prilog ide i spoznaja da se većina njih može registrirati, što znači da ćete se povremeno pokajnički moći uputiti po špeceraj, a - iako vam se sada možda tako ne čini - kao početniku bi vam trebale i više nego dostajati njihove umjerene performanse. Svjesni su toga i brojni

proizvođači, tako da se mogućnost odabira može pohvaliti zadovoljavajućom širinom, no samo tako dugo dok ne počnete tražiti pravi muški quad beskompromisne sportske orijentacije. E, tu je ponuda već osjetno tanja, a jedna od dobrodošlih prinova je dugo očekivani Bogart Apollo 250, kojeg smo konačno i sami imali priliku testirati.

Ono što je ovog tajvanskog sportaša već od objavljivanja prvih foto-

grafija činilo toliko privlačnim bila je njegova upečatljiva pojava i «hard» ustroj kojeg smo dosad mogli susretati tek kod osjetno skupljih racing četverocikala dvostruko veće zapremine. Tom dojmu svakako doprinosi i agresivan dizajn plastičnih oplata, no sa sličnim smo se rješenjima susretali i kod manje uzbudljivih modela, tako da prevladava dojam kako posebnosti ovog Bogarta najviše pridonose njegove impresivne dimenzije, kao i ono što je smješteno ispod pojasa.

A tu se Apollo 250 doista nema čega sramiti. Svojom širinom od deklariranih 1.173 mm staje rame uz rame s Yamahom YFZ 450, a međuosovinskim razmakom od 1.290 mm prerastao je čak i Can-Am DS 650 X. Nije stoga nimalo čudno da Apollo djeluje kao da je zalijepljen za cestu, bez obzira na to iz kojeg ga kuta gledate, a tome doprinosi i vizualno spuštano težište. No, ako bismo trebali izvlačiti detalj koji iskače iz sveukupne cjeline, onda su tu doista maksimalno razvučena dvostruka poprečna ramena, na čije su krajeve pričvršćeni dugački amortizeri s dvostrukim oprugama, koji uz mogućnost podešavanja tvrdoće u ovoj prestižnijoj i bogatije opremljenoj verziji RS imaju i izdvojene spremnike plina.

Uz njih, atraktivnosti RS inačice pridonose i brojni elementi opreme izrađeni od aluminija, u koje se ubrajaju naplatci i prostrana platforma za noge, te od pogleda pomalo skrivena, ali svakako korisna zaštita podvozja. Od istog je materijala izrađena i svakako predimenzionirana stražnja vilica, tako da je jedina crna čelična ovca klasični okvir, koji je u prednjem djelu maksimalno sužen, kako bi poprečna ramena prednjeg ovjesa bila što šira. Iako takvo rješenje u prvom redu omogućuje bolju upravljivost zbog manje promjena nagiba prednjih kotača prilikom prelaska preko



Uz nelogičan i nepraktičan smještaj poluge prednje kočnice, najveći ograničavajući faktor bila je povećana težina. Zato nas je Apollo oduševljavao svojom stabilnošću i dubokim enduro zvukom

neravnina, ne može se poreći da to ovom četverociklu dodaje još jednu dozu sirovog «race-ready» izgleda.

### Široki bokovi

Sve u svemu, ovaj bi quad mogao konkurirati za jedan od najpoželjnijih primjeraka tajvanske motoprodukcije, čak i da nema po mjeri skrojene plastične oplate. S obzirom na to da na priloženim fotografijama možete i sami svjedočiti o njihovoj atraktivnosti, mi ćemo samo izdvojiti sasvim prikladno, iako ne i pretjerano originalno prednje svjetlo, kao i lijepo izvedene prednje i stražnje blatobrane, tako da ukupni vrlo pozitivan dojam nisu mogle narušiti ni nemaštovite dekorativne naljepnice. Osim tog «ukrasnog» detalja,

sve je, dakle, na svojem mjestu, čak i lažni odzračnici za zrak, koje su kao isključivo dekorativni element na rep četverocikla ubacili zaigrani dizajneri, bojeći se valjda da široko izbačeni plastični bokovi neće odasati dovoljnom dozom agresije.

Sukladno imenu ovog četverocikla mi bismo u njih rado ugurali raketne mlaznice, to više što bi predimenzionirana konstrukcija Apolla 250 lako podnijela još malo dodatnog potiska. Naime, sasvim solidnim, ali - s obzirom na ono što izgled ovog četverocikla obećava - i nekako previše umjerenim performansama dobro bi došlo malo više eksplozivnosti. Budući agregat iz svojih 249 ccm zapremine razvija za tu klasu sasvim uobičajenih 18 KS, za taj bi smo nedostatak

željenog temperamenta u prvom redu okrivili povećanu težinu od 195 kg, koja je blizu gornje granice prihvatljivog za quad ove kategorije. No, tako je to kada rekordne dimenzije vozila kombinirate sa solidnom ponudom dodatne opreme i svim onim što je potrebno da biste se osim po terenu ili natjecateljskoj stazi s ovim četverociklom mogli legalno voziti i prometnicama. Tako suprotno svom izrazito racing izgledu Apollo 250 uz obvezne sportske posjeduje i neke sasvim svjetovne elemente, kao što su kompletna signalno-svjetlosna infrastruktura, utičnica za struju, poklopac spremnika goriva s kakvim se susrećemo kod sportskih motocikala, pa čak i posebna brava za zaključavanje upravljača.

Mi nismo dali da nas sav tak luk-

Bogart Apollo 250 plijeni svojim dimenzijama, koje ga vizualno drže zalijepljenim za tlo. Najupečatljiviji detalj su ipak maksimalno razmaknuta poprečna ramena, zbog kojih je trag prednjih kotača širi od traga onih stražnjih



Izuzetno široka dvostruka poprečna ramena uparena su s dugačkim amortizerima koji imaju mogućnost podešavanja tvrdoće. U ovoj RS izvedbi amortizeri su opremljeni izdvojenim spremnikom plina





Uz predimenzioniranu vilicu, pri pogledu straga pozornost plijene i lažni odzračnici smješteni između pokazivača smjera

suz zavede, već smo se radije posvetili istraživanju dinamičkih osobina, koje uz ranije spomenuti omjer snage i težine ima još samo jedan bitan ograničavajući faktor: nelogičnu komandu kočnica. Pritom nemamo apsolutno ništa protiv toga da lijevom rukom aktiviramo stražnju kočnicu, koja nam uz preciznije doziranje omogućuje da blokiranjem stražnjih kotača uklizimo u zavoj u supermoto stilu. Jasno, takvo što ne bi bilo moguće da Apollo nije opremljen automatskim CVT mjenjačem, koji ne samo da

omogućuje da se komanda stražnje kočnice stavi na mjesto nepostojeće poluge spojke, već vas i lišava straha da će se prilikom blokade stražnjih kotača ugastiti pogonski agregat, kao što to zna biti slučaj kod sportskih četverocikala opremljenih klasičnim mjenjačem.

Dakle, iako možda malo presnažna, stražnja kočnica uglavnom zaslužuje pohvale, a isto bi se moglo reći i za dva prednja diska, samo da ne postoji problem s njihovim aktiviranjem. Naime, po kod Tajvanaca već



(1) Poluga stražnje kočnice smještena je s lijeve strane upravljača, dok se za aktiviranje prednje kočnice koristi nožna poluga kao iznimno nerazumno rješenje  
(2) Kao i većina četverocikala u ovoj klasi, Bogart Apollo posjeduje automatski CVT mjenjač. Postoji i mogućnost odabiranja skraćenog prijenosa, no za njegovim korištenjem nije bilo previše potrebe, posebno zato što se u tom slučaju stražnji kotači rado zavrtu u prazno  
(3) Moderna ploča s instrumentima je iznimno bogata za jedan quad tako ekstremno sportskog izgleda

mного puta iskušanom, a nama i dalje nelogičnom sustavu integralnog kočenja, ispada da se prednje kočnice mogu aktivirati samo u kombinaciji sa stražnjom, a to u ovom slučaju znači putem nožne poluge. Drugi način jednostavno ne postoji, budući Apollo 250 RS nema polugu kočnice s desne strane upravljača. Čini nam se da smo njen smještaj ipak prerano počeli uzimati zdravo za gotovo. Ne trebate ni isprobati tu kombinaciju, pa da znate koliko je teško precizno dozirati inače zadovoljavajuće snažne prednje diskove kada u tu svrhu umjesto osjećajne desne ruke koristite neosjetljivo stopalo, posebno kada je isto obučeno u krutu enduro čizmu. Zbog ukupnog zadovoljstva korištenja svim zahtjevnijim budućim vlasnicima toplo preporučujemo da iz igre potpuno izbace integralni sustav, te da postojeću kočionu

infrastrukturu oplemene isplativom investicijom - ugradnjom poluge i kočione pumpe na uobičajenu desnu stranu upravljača.

### Mi smo dečki što vozimo stoječki

Nakon malo dobronamjerne i sasvim opravdane kritike vrijeme je da svoju pažnju ponovo preusmjerimo na brojne vrline ovog četverocikla. Krenut ćemo tu od položaja vozača, ili još bolje, od širokog upravljača, koji ne samo da olakšava manevriranje ovim vozilom, već vam, kada to situacija zatraži, svojim položajem i visinom bitno olakšava vožnju stoječki. Iako je položaj sjedenja vrlo ugodan (možda se sjedi samo mrvicu preblizu upravljaču), često puta smo se ulovili kako se bez prave potrebe, a iz čistog «gušta» i bez ikakvog napora vozimo stoječki. To je nešto s čime se dosad nismo baš i previše susretali u svijetu četverocikala, posebno stoga što bi nas kod drugih proizvođača zbog obično prenisko postavljenog upravljača takav položaj ubrzo umorio. Uz to svakako treba pohvaliti prostranu platformu za noge, koja nam je omogućila da se sasvim sigurno premještamo po njoj, te tako s dodatnom lakoćom prebacujemo tijelo prilikom brzih prolaska kroz zavoj.

A s Apollom 250 RS se doista brzo i sigurno savladavaju zavoji, što znači da se ponaša točno onako kako to očekujete od sportskog četverocikla ovakve širine. Čak i onda kada prebrzo pokušate savladati zavoj, Bogart se odlikuje zavidnom lakoćom kontroliranja i isto takvom stabilnošću, zbog koje ćete ga teško dovesti u situaciju u kojoj će se ozbiljnije podignuti unutarnji kotači, osim ako takvo što baš niste željeli namjerno učiniti. Sastavni dio barem malo agresivnije vožnje četverociklom je i zanošenje stražnjeg kraja, a tu stilsku figuru Apollo izvodi vrlo prirodno i bez ikakvih stresova. Kao što smo već napomenuli, premještanje tijela se pritom



Zanemarimo li nemastovite naljepnice, dizajn Apolla doista zaslužuje sve pohvale

Cijenom od 33.990 kuna Bogart je poravnat s ostalom viđenijom quad produkcijom iz tog dijela svijeta. Ipak, imamo dojam da svojim ekstremnim sportskim ustrojem pruža više od njih

**TEHNIČKI PODACI**

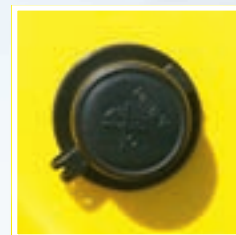
<b>Motor:</b> jednocilindrični, četverotaktni
<b>Obujam:</b> 249 ccm
<b>Provrt x hod:</b> 71 x 63 mm
<b>Razvod:</b> jedna bregasta osovinica i 2 ventila
<b>Kompresija:</b> 11:1
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> rasplinjač
<b>Spojka:</b> automatska centrifugalna
<b>Mjenjač:</b> CVT, sa reduktorom i hodom unazad
<b>Ovjes:</b> naprijed dvostruka poprečna ramena hod 150 mm, straga klasična vilica s monoamortizerom
<b>Gume:</b> prednje 21x7-10, stražnje 20x11-9
<b>Kočnice:</b> naprijed dva diska, straga jedan disk
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 1.850, širina 1.173, visina 1.215, visina sjedala 880, međuosovinski razmak 1.290, težina 195 kg
<b>Deklarirano:</b> 13,2 KW (18 KS) pri 7.500 okr/min, maks. okr. moment 22 Nm pri 3.500 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 15 l

**+** stabilnost, položaj vozača, zvuk, oprema, mogućnost registracije, atraktivan dizajn

**-** težina, nelogičan raspored komandi kočnica



Apollo RS je doista bogato opremljen. Uz amortizere s dvostrukim oprugama tu su i neki potpuno luksuzni elementi, poput utičnice za struju, motociklističkog poklopca spremnika za gorivo, proširane platforme za noge izrađene od aluminija i zaštite donjeg postroja



Dok široki i dobro postavljivi upravljač pruža osjećaj totalne kontrole, uska konstrukcija i široka podnica za noge olakšavaju premještanje tijela. Pridodajte tome urođenu stabilnost i dobili ste savršeni alat za proklizavanje kroz zavoje

izvodi iznenađujuće lako, te se tako dodatno stječe dojam neupitne kontrole nad četverociklom, a na oprezu treba biti samo kada vam se čini da se stražnji dio neobično dugo opire zanošenju. U tom slučaju morate biti uvijek spremni na brzu korekciju, jer bi se lako moglo dogoditi da quad jednom kad zamaše repom to učini pomalo brutalno te se popriječ i više negoli ste to prvotno željeli. No, to je nešto što će pravim sladokusicima biti dodatnim izvorom zabave.

Njih će veseliti i mogućnost podešavanja tvrdoće prednjih amortizera, iako se mi tom opcijom nismo previše igrali budući nam se čak i kad smo ga sasvim omekšali, ovjes još uvijek činio malo pretvrđ. No, bez obzira na to Apollo 250 vjerojatno ima najbolji ovjes od svih tajvanskih četverocikala, a to smo posebno cjenili pri izvođenju manjih skokova koji ne predstavljaju nikav problem. Primijetili smo tek da

prilikom prkošenja zakonima gravitacije quad ima i nešto izraženiju tendenciju slijetanja na prednje kotače, a kada bi morali staviti ruku u vatru rekli bi da je takvo ponašanje Apolla prije rezultat pomalo neusklađenog rada stražnjeg ovjesa koji ponekad ne uspijeva kvalitetno upiti «lansirnu rampu», negoli posljedica krivog razmještaja težine. Kad već iznosimo sitne primjedbe na račun pozitivno ocijenjenog donjeg postroja, spomenimo i to da smo ponekad prilikom prelaska preko uzdužnih neravnina primijetili sasvim lagana lelujanja prednjeg kraja, no uz zanemarivi intenzitet te pojave veseli i činjenica da je ona izraženija prilikom jurnjave asfaltom nego pri vožnji off-road terenom.

**Endemska vrsta**

Kad već spominjemo asfalt, recimo da osim blagih vibracija koje

se mogu osjetiti na nogama nismo imali nikakvih primjedbi na takvu vrstu primjene, iako bi doista bila šteta jednog ovakvog čistokrvnog sportaša držati zarobljenim u urbanim sredinama. Apollo 250 RS ipak daje najbolje od sebe u divljini, a mi smo ga osim na improviziranoj stazi najveći dio vremena testirali u tipičnoj enduro vožnji. Tu nas je ovaj «žućo» doista ugodno iznenadio, čak nam ni njegova nešto veća širina nije predstavljala ozbiljniji problem pri provlačenju između drveća. Pritom je prikazao zavidnu sposobnost svladavanja zahtjevnog terena, no moramo reći da mu je u prilog išlo i to što smo naše zajedničko društvo provodili u jeku ovoproljetne suše, dakle u vrijeme kada se o blatu moglo govoriti samo kao o elementu u tragovima. Ljubitelji takve enduro vožnje sigurno će zanimati da na inače dobrom CVT mjenjaču uz

mogućnost biranja hoda unaprijed i unazad postoji i mogućnost odabira skraćenog prijenosa, no mi smo tu pogodnost koristili više iz znatiželje negoli iz stvarne potrebe.

Kao zaključak za kraj možemo reći da je Apollo RS 250 najekstremniji, a samim time u sportskom smislu i najkonkretiniji tajvanski quad na našem tržištu. Dosad je tu titulu tajvanskog «ekstremista» držao Dinli DMX 450, no izuzmemo li omjer snage i težine, prikazanim ga je vrlinama Apollo RS nadvisio u gotovo svakom elementu vožnje. Veliki plus na Bogartov konto upućujemo u pogledu cijene od 33.990 kuna, što je sasvim u rangu s ostalim konkurentima te zapremine, koji ipak pružaju primjetno manje sportskog, da ne kažemo: racing ugođaja u vožnji. Manje zahtjevniji vozači mogu izabrati i 3.000 kuna povoljniji običan Apollo 250, no mi smo ipak dojma da ova RS izvedba predstavlja pravu mjeru i pruža vam mogućnost posjedovanja četverocikla koji svojim izraženim sportskim ustrojem ima jako malo konkurenata i to uglavnom iz redova japanske produkcije. No kada na trenutak zaboravimo nelogičan raspored komandi kočnica, te u konačnu jednadžbu uvrstimo i mogućnost registracije, onda ovaj tajvanski quad postaje doista jedinstven. Štoviše, iako nije savršen, on je svojevrstni mehanički ekvivalent velebitske degenije, dakle endemski cvijet koji zaslužuje posebnu pažnju. ■

Iako će se agregat Apolla svojim dubokim sportskim zvukom javiti već na prvi dodir elektrostartera, postoji i mogućnost njegova ručnog pokretanja

