



Next Generation

De asiatiska märkena har länge kämpat för att bli lika bra som de etablerade, nu tar de nya grepp på atv-konceptet och utmanar i nytänkande.

TEXT: HENRIK FITINGHOFF
FOTO: LINDA KLANG

HER CHE MOTOR CO. LTD. heter fabriken som tillverkar Adly och ligger i Taiwan. Trots den lösa bindningen mellan varumärket och företagets namn har man ändå börjat bygga lite värde i namnet. Adly har varit med ett tag, och verkar sköta sina åtaganden mot de olika importörerna.

Produkterna har, fram till nu, varit enkla och som det verkar pålitliga och det är kanske den viktigaste faktorn när du börjar bygga ett varumärke. Så med en bra plattform att stå på ifråga om modellutbud för små och mellanstora maskiner tar man nu steget vidare.

Och jag tror det var många på de sju sto-

ra märkena som satte i halsen när de hörde talas om Adlys nästa fyrhjuling. En fyrhjulsdriven arbetsmaskin med kraftuttag bak för hjuldrift på exempelvis en timmervagn. Nu ska jag genast säga ifrån att det inte är den maskinen vi har med här, utan en exakt likadan men med tvåhjulsdrift och utan kraftuttag.

DEN VI SITTER PÅ KALLAS kort och gott för 320, eller 320U, och vad den med fyrhjulsdrift och kraftuttag kommer att heta vet vi inte. Det ryktas också om en 500-kubikare runt hörnet, vilket känns logiskt. Men nu har vi alltså den nya 320:n här, tillsammans



En café racer med crosspotential.

Enkel men funktionell instrumentering som faktiskt innehåller en digital bränslemätare.



Lite annorlunda stukad bakdel, med något som nästan liknar en stänkskärm i mitten.

Adly 300SX är snygg att se på och trevlig att köra.





med 300XS, som är en helt annan historia egentligen.

Här handlar det nämligen om en gatquad med samma motor som Adly 300 Crossroad, men med ett helt nytt chassi. Och frågan vi ställer oss är givetvis varför? Crossroaden kommer nämligen att säljas parallellt med 300XS. Jo, 300XS är gjord för betydligt mer än ren gatåkning. Man har nämligen byggt ett helt nytt chassi där man gått upp i grovlek på godset från 2 mm till 3 mm. Det handlar alltså om en hel del.

Detta har gjort att man fått 20 procent högre vridstyvhet i ramen som därför ska fungera utmärkt för en tur på crossbanan. Man har även anpassat framvagnen för racing genom att gör cambervinkeln ställbar. Störtdämparna klarar nog ett par varv

på banan, men ska du köra lite mer seriöst krävs det bättre grejor.

Körmässigt är 300SX väldigt olik Crossroaden. Anledningen är att man förändrat förarpositionen för att få 45/55 i viktfordelning, och alltså lite mer vikt över bakhjulen. Även detta är en anpassning till mer seriös körning där du sedan enkelt flyttar fram tyngdpunkten med din egen vikt när så behövs.

Motorn är en kopia av Honda och trevlig i sin karaktär. Inget under av kraft, men lättkörd och med ett brett register. Växellådan fungerar fint, med bra växel-lägen och snäll koppling. Nu har vi tyvärr ingen möjlighet att prova XS:en på bana, men betvivlar inte dess kapacitet ifråga om "flin per varv". En lättkörd quad är all-tid rolig att leka med!

Och Adly är mig veterligen det första märket som tar den här problematiken på allvar. För jag gissar att det är många som frestats att ta sin gatquad och köra något varv på en crossbana och antingen tröttna för att fjädringen inte fungerar eller till slut kör sönder något. Det är framför allt längre hopp och hårda landningar som gör att grejorna tar stryk, och alla quadracers kan gå sönder.

MEN NU FINNS ALLTSÅ EN förstärkt Adly som svar på dessa önskemål. Ska du enbart köra på gata antar jag att Crossroaden fungerar fint, och den blir någon tusen-lapp billigare också. Men vill du ha en busigare maskin med bättre förutsättningar att klara tuffa tag är det definitivt en 300 SX som är valet. Den här maskinen krigar



Adly 320U har bra körställning även för fullvuxna.

Hel bakaxel och kedja är en billig och bra lösning på maskiner som i första hand är tänkta för gata.

Med originalhjulen fungerar Adly 320U bra i lättare terräng.

Det är alltid trevligt med väldesignade fronter med bra strålkastare.



Lite annorlunda linjespel men ändå snygg.

ÖKA ANVÄNDNINGEN AV DIN ATV MED ETT

VINSCHPAKET

VINSCH MED FÄSTE + DRIVAXELSKYDD

JUST NU KÖPER DU ETT VINSCHPAKET FRÅN POLARIS TILL ETT EXTRA FÖRMÄNLIG PRIS

Kontakta din återförsäljare för mer information.



STÖRST PÅ TILLBEHÖR

Polaris är inte bara marknadsledande i Norden när det gäller ATV. Vi har även mest originaltillbehör till dig och din Polaris. Håll utkik efter Pure Polaris så hittar du allt du behöver.



POLARIS

www.polarisindustries.com

Adly 320U

MOTOR

Typ:	1-cyl. vätskekyld, 4-takt m. 4 vent.
Volym:	282 cc
Smörjning:	Våtsump
Generator:	--
Tändning:	CDI
Uppg effekt/varv:	Uppges ej
Uppg vrid/varv:	Uppges ej
Start:	Elstart
Transmission:	Automat CVT
Växellåda:	Hög, låg, back
Koppling:	CVT
Hjuldrift:	Kedja 2-hjulsdrift
Bromsar fram:	Dubbla skivbromsar
Bromsar bak:	Enkel skivbroms

CHASSI

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg fram:	--
Bakfjädring:	Svingarm
Fjädringsväg bak:	--
Spårvidd:	--
Hjulbas:	1280 mm
Sitthöjd:	832 mm
Markfrigång:	--
Längd:	1980 mm
Bredd:	1150 mm
Höjd:	1170 mm
Däck fram:	22 x 7-10
Däck bak:	22 x 10-10
Uppgiven vikt torr:	223 kg
Tankvolym:	10,5 liter

ATT ÄGA

Pris:	48 900,-
Färg:	Röd
Importör:	Särmer Trading AB



...och fack i bakskärm.



Fack i framskärm...



Det nya handtaget för parkeringsbromsen är tänkt att vara så tydligt att du aldrig ska kunna köra iväg med parkeringsbromsen idragen.

Enkel och överskådlig instrumentering samt rejält handtag för parkeringsbromsen.



med Yamahas YFM 350R och vi får kanske återkomma med en jämförande test längre fram.

Det som ofta kännetecknar asiatiska gatquadrar är just gatanpassade funktioner, som fack och lås, och 300XS är inget undantag. Överallt där det finns lite utrymme över finns ett förvaringsfack, vilket är smart om du ska använda fyrhjulingen i dagligt bruk. Men jag hade helst sett en pakethållare också, för matkassar, hemläxor eller vad det nu är som ska kånkas omkring. Jag förstår dilemmat på en

crossmaskin, men det borde i alla fall gå att montera en pakethållare.

DEN 320U SOM VI FÅR LÅNA är extrautrustad med aluminiumfälgar och lite större däck. Detta är gjort i första hand för syns skull, men ändrar också utväxlingen. Motorn orkar dock utan problem, men växellådan känns lite överbelastad vid start från stillastående. Trenden är givetvis att extrautrusta och customisera din fyrhjuling, men ibland är det bra att tänka efter hur det påverkar olika saker.

Stötdämparna är väldigt hårda, vilket ger bra väghållning, men kanske lite för hårda för att verkligen dämpa stötar. Till skillnad från den kommande fyrhjulsdrivna modellen är denna kedjedriven. Det är i sig ingen nackdel på en väggående maskin. Du får minimal effektförlust och en billigare lösning.

Växellådan är utrustad med lågväxel, vilket gör att 320U fungerar bra som dragmaskin på jämnare underlag. Vi får också chansen att testa 320:n med originalhjul och siktar genast in oss på närmaste



Adly 300SX

MOTOR

Typ:	1-cyl. luftkyld, 4-takt m. 4 vent.
Volym:	282 cc
Smörjning:	Våtsump
Generator:	--
Tändning:	CDI
Uppg effekt/varv:	19 hk/7500
Uppg vrid/varv:	Uppges ej
Start:	Elstart/magnapull
Transmission:	Manuell
Växellåda:	5-växlad med back
Koppling:	Mekanisk
Hjuldraft:	Kedja 2-hjulsdrift
Bromsar fram:	Dubbla skivbromsar
Bromsar bak:	Enkel skivbroms

CHASSI

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg fram:	--
Bakfjädring:	Svingarm
Fjädringsväg bak:	--
Spårvidd:	--
Hjulbas:	1250 mm
Sitthöjd:	835 mm
Markfrigång:	--
Längd:	1830 mm
Bredd:	1160 mm
Höjd:	1180 mm
Däck fram:	21 x 7-10
Däck bak:	20 x 11-9
Uppgiven vikt torr:	215 kg
Tankvolym:	10,5 liter

ATT ÄGA

Pris:	47 900:-
Färg:	Svart
Importör:	Särner Trading AB

320:n har tillräckliga fartresurser, även utan de större däcken.

300SX gillar grusvägar och grusvägar gillar 300SX.

I en pressad situation lyfter 320U inner baddäck, men håller i förvånansvärt bra.



Stort förvaringsfack i fronten.



skogsområde. Utväxlingen stämmer bättre och lågväxeln ger önskad effekt.

Fördelen med de gatreggade fyrhjulingarna som ser ut som arbetsmaskiner (nej, du kan egentligen inte jämföra 320U med en fyrhjulsdriven maskin som är gjord för terrängkörning) är i första hand två. Dels skyddar den större karrosen bättre mot väder och vind, dels får du pakethållare både fram och bak. Trycker du sedan dit en låda har du gott om utrymme för diverse packning.

Både 300SX och 320U är sedan regist-

rerade för att ta passagerare, vilket också kan vara trevligt. 320U har också fullstora mått, så att till och med jag får plats utan problem. Ett på närmare 50 000:- är inte längre jättebilligt, men det är å andra sidan en rimlig prisnivå med tanke på vad du får för pengarna. Särner Trading, som är importör, lovar till exempel tre års garanti och ger därmed samma trygghet som de flesta av de sju stora.

EN PROVKÖRNING PÅ NÅGON TIMME säger givetvis inte allt om en fyrhjuling, därför kallar

vi det inte för test. Men de första intrycken av Adlys nya modeller är mycket positiva. Det här bådär gott inför de framtida modeller, med 500-kubiksmotorer och kraftuttag som just nu hårdtestas i Taiwan.

Så konkurrensen hårdnar om fyrhjulingsköparna, när nu flera asiatiska märken tar steget fram och vill vara med. Och det är vi kunder som är vinnarna.

AN
& TERRÄNG
MAGAZINET

Nr 5 2007 Pris 49:- inkl moms 59 NoK €5:90



VI PROVKÖR SPYDER!

TRX 420FE
VS.
SPORTSMAN 450

TRÄFFREPORTAGE

ADLY 320U
OCH 300SX

QUADRACING

PONT DE VAUX 2007

THUNDERCAT PROVKÖRD

INTERPRESS 0378-05



RETURVECKA 51