

Dizajnerski izbrušen da privlači poglede, suvremeno opremljen i razmjerno jeftin, tajvanski custom toliko nas je impresionirao da smo ga odučili podvrči hard-testu od 15.000 km

# Nikad povoljniji VELIKI custom

TEKST: IVAN ČOKRLIĆ  
FOTO: ZORAN MAJCAN

**V**jerljivost da vozač skutera, custom motocikla ili četverocikla nikad nije čuo da Kymco, ravna je nuli. Osim kvalitetom i pouzdanošću, renomirani tajvanski proizvođač u posljednjih nekoliko godina počeo je srca osvajati i dizajnom. Na test smo dobili Venox 250, custom motocikl koji se već neko vrijeđe dobro prodaje na našem tržištu. Model Venox stiže kao naslijednik malog Zinga 125, tehnološki ne baš suvremenog, ali cijenom vrlo

pristupačnog. Kymco i dalje cilja na početnike, ali i na ozbiljne kupce, koji traže suvremenije oblikovani custom, s osjetno više snage i momenta od Zinga. Četvrt-litreni custom dragstar, Kymco Venox 250, zahvaljujući niskoj silueti, razmaku osovine od čak 1620 mm i obilnom iskoraku prednjeg 17-colnog kotača, odaje dojam mnogo

većeg motocikla. Masivni V2 motor izvrsno upotpunjuje siluetu koja u kombinaciji sa već spomenutim razmakom osovine, svrstava Venox u društvo customa s motorima zapremine od barem 600 ccm. Taku optičku varku samo nadopunjaju veliko svjetlo i prednji žmigavci te masivni kotači opremljeni peterokrakim aluminijskim naplatkom na koji je montirana guma dimenzija 120/80.

Vilica je klasičnog oblika, s teleskopima

promjera 41 mm te se ne može podešavati mimo tvorničkih postavki. Dragstar filozofiju prati široki i ravno postavljeni upravljač te masivno oblikovana kučišta svih elektroničkih sklopova. Svoju maštu tajvanski dizajneri pokazali su na spremniku goriva, izvedenom u obliku kišne kapi. Pri oblikovanju stražnjeg rasta bez problema mogla smjestiti u njega. Problema nema ni na dužim relacijama, no priča nije jednaka kad se radi o suvozaču. Premda je vožnja u dvoje moguća, suvozačev prostor prilično je skrenut. Najviše nedostaje oslonac za

već uobičajeno, custom motocikli nemaju posebno bogato opremljene pokazivače pa nije čudo da je takva konceptacija zaživjela i na Venoxu. Usprkos nešto pitomijem stražnjem dijelu, u odnosu na ostatak motocikla, dojam podiže puni stražnji kotač i guma 150/80 x 15, pohvalno široka za ovu klasu customa. Crna boja motocikla odlično se stopila s kromiranim detaljima, a to je ujedno i jedina boja u kojoj se Venox 250 prodaje. Atrakтивnost povećavaju originalno oblikovane ispušne cijevi (za svaki cilindar po jednu), koje

- + dizajn, kvaliteta izrade, snaga motora, cijena
- instrumenti, elastičnost

Kymco Venox 250	
Motor:	V2 (90°), osam ventila, hladjenje tekućinom
Obujam:	249,4 ccm
Provit x hod:	58,3 x 47,2 mm
Kompresija:	11,2 : 1
Snaga:	20,5 kW/28 KS pri 10.500/min
Okretni moment:	19,8 Nm pri 9000/min
Napajanje:	rasplinjač
Paljenje:	elektroničko
Mjenjač:	5 stupnjeva
Prijenos:	lanac
Spojka:	višelamelna, ulja kupka
Okvir:	cjevasti, čelični
Ovjes:	sprjeda teleskopska vilica promjera 41 mm, straga vilica s dva hidraulična amortizera hoda 140 mm
Gume:	sprjeda 120/80-17, straga 150/80-15
Kočnice:	sprjeda disk promjera 248 mm, straga bubanj promjera 160 mm
Duzina/širina:	2325 / 850 mm
Osvinski razmak:	1620 mm
Masa:	175 kg
Spremnik goriva:	14 l
Potrošnja na testu:	5,2 l/100 km
Najveća brzina:	130 km/h
Cijena:	4587 EUR

ponosno strše s desne strane poput kakve dvije trube. Agregat je prilično miran na niskim okrećajima dok na srednjim i višim proizvodi vibracije karakteristične dvocilindrašima. Ovisno o režimu rada, odnosno udjelima forsirane vožnje i laganog krstarenja, Venox sagori između 4,5 i 5,3 litara. Ako uzmemo u obzir spomenute performanse, ali i easy-ride filozofiju koja prati ove motocikle, vlasnici Venoxa neće puno žaliti za većim cruiserima. Pogotovo ne uz cijenu od svega 4587 eura.

Mjenjač radi vrlo dobro. Prebacivanje u viši stupanj obavlja se po osjećaju, jer kao i kod ostalih customa, pokazivača broja okretaja nema. Petnačeta brzina ovdje nije u funkciji razvijanja veće brzine, već štednje. Kad se vozač nade na udaru čeonog vjetra, preporučljivo je prebaciti u niži stupanj, kako bi se zadržala ista brzina kretanja. Motocikl se u zavoje spušta postupno i mimo, a zatvorene putanje odraduje bez



Venox krasí konvencionalna okrugla instrument ploča koja po svemu, osim ljubičasto-narančastoj pozadini dolikuje ploči ozbiljnog custom motocikla...



Široki upravljač u dragstar stilu pravi je pogodak, a vesele i kromirani detalji diskretno raspoređeni duž cijelog motocikla



Tajvanski custom karakterizira puni stražnji naplatak, sekundarni prijenos korištenjem lanca umjesto remenice te ispušni topovi nalik na trube

Masivno oblikovani, tekućinom hlađeni V2 izvrsno se uklopi u okvir od čeličnih cijevi, a može se pohvaliti snagom od čak 28 KS

## MIŠLJENJE SUVOZAČICE

Nikolina Tojaga, test suvozačica Moto kluba

Malo sjedalo uobzano je samo na kracim relacijama, a kako rukohvat na ovakvim motociklima ne postoje, ne preostaje nego se prijeti uz vozača te uživati u krajoliku. Ugradnja oslonca za leđa svakako ne bi bila na odmet, ukoliko postoji. Srećom dizajn je prekrasan i Venox izgleda zbilja macho.

pogovora. No, ono što je na otvorenoj cesti vrlina, u gradu je mana: veliki osvinski razmak i široko postavljeni upravljač ovog Tajvana čini malo šlampačim.

Na kočnice nema zamjerki. S vremenom valja tek pripaziti na istrošnost gume što zna uvelike smanjiti vozna svojstva i stabilnost u zavoju. Neobično za custom, sekundarni prijenos čini lanac za koji mnogi misle da ovdje ne spada.

Remenica bi bila jednostavnija za održavanje, ali i lanac na Venoxu radi bespriječnosti.

Pomaže neudoban stražnji ovjes i još neki detalji koje smo naveli samo su karizma koje sa sobom donose custom motocikli. Bitno je da Kymco ponovo

nudi ozbiljan motocikl, kojeg mogu koristiti i početnici, cijenom pristupačan gotovo svima. Zbog toga smo jednotjedni test odlučili znatno produžiti i Venox 250 povrnuti hard testu od 15.000 km. No, o tome opširnije u sljedećim brojevima... ■