

❖ Ako volite svoju suputnicu toliko mnogo, čak i više od sebe, Grand Dink je pravi skuter za vas, odnosno za nju. Isto tako, ukoliko kupujete skuter dečku, kupite mu baš ovaj Kymco. Vjerujte, baš Vi ćete najviše uživati.

Očito su si azijci namjeravali napraviti jednu pravu suvremenu rikšu za tradicionalan prijevoz putnika prve klase. Naravno, sve je to u pozitivnom smislu. Toliko se na suvozača vodilo računa, da čak njegova komocija pomalo smeta vozaču. Osobito ako je on krupnije građe jer svojom masom odmaknutom unazad i visokim težištem zabacuje skuter i zadaje vozaču muke. Naravno, te muke su sasvim slatke ukoliko putujete s voljenom osobom. A Grand Dink je pravi maks skuter za putovanja. Završna obrada je iznad prosjeka, a takvu brigu za detalje pridaju i japanci u izradi pravih motocikala. Ekskluzivna novost su retrovizori koji se preklapaju pomoću elektromotora: dovoljno je pritisnuti tipku na desnoj strani upravljača i vozaču automobila koji pored vas čeka na semaforu "ispast će oči od čuda". Stvar je koliko za-

bavna, toliko i korisna. Naime, ovaj sustav omogućuje bitno smanjenje bočnih gabarita, primjerice u vrlo gustom prometu kada se drukčije ne biste mogli probiti u prvi red pred semaforom.

Linija modela Grand Dink jasno ukazuje na azijski ukus pri dizajniranju skutera. Svjetlo u obliku slova "u", veliki otvori za zrak i nisko pozicionirani retrovizori, rješenja su koja smo već vidjeli na Kymco-vim dosadašnjim modelima Dink, Movie, te B&W od 250 ccm. Novi Grand Dink sav je "napuhnut". Pogledom sprijeda primjećujemo da je prednji "štit" kao i na prošloj verziji izduljen prema naprijed i naprosto "guta" prednji kotač. Zaštita od kiše je sasvim OK.

Grand Dink nas iznenađuje iz trenutka u trenutak: kada se podigne ogromno sjedalo, koje stoji samostalno, pali se vrlo praktična unutarnja rasvjeta. Odmah zapažamo korisni nosač mobitela s odgovarajućom priključnicom za njegovo napajanje. Prostor pod sjedalom je velik: kao što je uobičajeno, u njega stanu integralna i jet kaciga. Unutarnja obloga također je korisno riješena. Naime, svi vijci i spojevi imaju odgovarajuću zaštitu protiv ogrebotina, kako se ne bi uništavali predmeti koji se u prostor odlože, kao npr. vizir kacige. Neda staje prostor iza prednjeg štita, no, zato je predviđen solidan nosač prtljage na stražnjem kraju, koji pored toga, olakšava dizanje i spuštanje skutera s centralnog oslonca.

Instrumentalna ploča je kockasto dizajnirana gdje se, dok skuter stoji, vidi samo veliki digitalni display. Tek kad okrenemo kontakt zaigra grafika pa zamiječujemo obrtomjer, brzinomjer, parcijalni brojač prijedjenih kilometara, te indikatore razine goriva u spremniku, temperature rashladne tekućine, pa čak i punjenja mobitela. U noćnoj vožnji prava je milina: pozadinska rasvjeta displaya je fantastično plava.

U sjedalu položaj je potpuno opuštajući u pravom custom stilu: sjedi se nisko, noge su pomaknute prema naprijed a upravljač je dosta visok. Većina vozača obožavat će ovu pozu. Tek onim višim problem bi mogla predstavljati savijena kralježnica koju postavlja odnos sjedalo-noge-upravljač. Upravljač je na primjerenoj udaljenosti od tijela i nikad ne udara o koljena, a prostrano sjedalo možda je i preudobno.

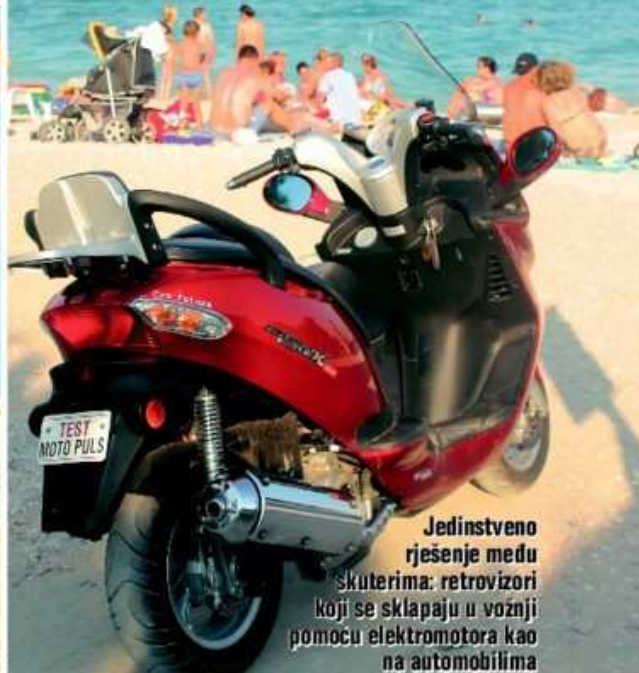
**Skuter na kojem je suvozač u prvom planu tako očito kao na Grand Dinku nismo još vidjeli. Na "drugom kraju" visoko iznad vozača i odmaknut na distanci, sjedi u pravoj pravca toj foto sa profiliranim zadobijanjem da ne sklizne naprijed, naslonom za donji dio leđa i pripremljenim rukohvatima**

# Rikša prve klase





Linija modela Grand Dink jasno ukazuje na azijski ukus



Jedinstveno rješenje među skuterima: retrovizori koji se sklapaju u vožnji pomoću elektromotora kao na automobilima

Nasuprot, vrlo tanke komandne ručice kočnica djeluju plastično a nedostaje i ručna kočnica za ovako teško vozilo.

Karakteristike koje su nas najviše iznenadile su one bez suvozača: okretnost i lakoća kojom se ovim Grand Dink-om upravlja predstavljaju sam vrh među maxi skuterima. Zaslugu za to svakako treba pripisati vrlo malom međuosovinskom razmaku: svega 1.340 mm u odnosu na 1.535 kod modela Majesty 250 i 1.450 kod Honda Foresight 250. U kratkim zavojima kreće se vrlo agilno i elegantno, unatoč veličini. Sa suvozačem je nešto teže: visinska razlika u odnosu na smještaj vozača je velika, pa se to osjeća na ukupnom balansu vozila.

Ovjes je sasvim prosječan a to znači da Grand Dink nije namjenjen za jurcanja na oštećenom kolniku. Naime, hidraulična kočnica amortizera mu je slabija pa skuter zna lelujati na više uzastopnih rupa. Uz to ponekad dolazi do neugodnih udaraca na kraju hoda. Dakle, sve poziva na laganu i opuštajuću vožnju. Amortizeri se mogu podešavati djelovanjem na opterećenje opruge. Nasuprot ovjesu, agregat zove na jurnjavu. Riječ je o jednocilindričnom četverotaktnom motoru s vodenim hlađenjem, ukupnog obujma 249 ccm koji razvija maksimalnu snagu od 16,4 KS na radilici pri 7.000 okr/min. Isti taj motor ugrađuje se i na sportskiji model Bet&Win. Štedljiv je u potrošnji (svega 4 litre) a po razini emisije štetnih tvari već je sukladan normativu Euro 2. Njime se vrlo lako postiže brzina od 120 km/h tako da i za eventualna pretjecanja uvijek raspoložbe pristojnom rezervom snage. Odlični kontinuirani varijator brzine uz okretni moment jamči vrlo dobru linearnost vožnje u svim okolnostima. Pravilnost rada i spremno ubrzanje vožnju čine vrlo ugodnom, poglavito na otvorenoj cesti gdje ovo vozilo i daje najbolje od sebe.

Kočnica je snažna, ne blokira i dovoljno osjetljiva. Riječ je o integralnom sus-



Sustav kočenja je integralan. To se može naslutiti već na prvi pogled po tome što su vidljivi dvostruki hidraulični vodovi na prednjim dvokljpim klještima



## PREDNOSTI

- udobnost suvozača ● okretnost
- serijska oprema ● električno sklopivi retrovizori ● okretni moment

## NEDOSTACI

- prenisko sjedalo za visoke
- ovjes sa slabom hidraulikom
- ograničena slika u retrovizorima

tavu: lijeva poluga aktivira stražnji disk i jednim dijelom prednji, dok desna djeluje suprotno. U svakom slučaju, zaustavni je put kratak, a ostalo je stvar navike.

Spomenimo i cijenu: s cifrom od 33.000 kn Grand Dink je najjeftiniji, ali i najmanji skuter u klasi "Maxi". ✓

**Željko Pušćenik**



Potpuno digitalni instrumenti obuhvaćaju i obrtanjor



Oslonac za leđa i držači za suvozača te prostrana fotelja koje mu je namijenjeno. Visinska razlika sjedala vozača i putnika ogromna je. Zahvaljujući tome dobiven je velik prostor pod sjedalom

## TEHNIČKI PODACI

**Motor:** jednocilindrični, četverotaktni, promjer x hod: 72,7 x 60 mm, hladen tekućinom, obujam 249 ccm, odnos kompresije 10,3:1, jedna bregasta osovina u glavi pogonjena lancem s 2 ventila, spremnik goriva: 10 l uključujući rezervu, napajanje: preko rasplinjača Keihin promjera 28,8 mm, električno paljenje, prijenos s automatskim varijatorom odnosa. **Okvir:** od čeličnih cijevi. **Ovjes:** sprijeda teleskopska vilica od 33 mm, hod 80 mm; straga oscilirajuća vilica s dva amortizera podesi-va na opruci, hod 70 mm. **Gume:** prednja 120/70-12, stražnja 140/70-12. **Kočnice:** naprijed disk od 220 mm sa 2 kličića, straga disk od 200 mm sa 2 kličića. **Dimenzije** (u mm) i težina: duljina 2.055 mm, širina 768, osovinski razmak 1.440, težina 163 kg. **Deklarirano:** snaga 19,8 ks pri 6.750 okr./min., max. okr. moment - 2,22 kgn pri 5.500 okr./min., max. brzina 125 km/h.