

Test Kymco MXU 400

RAD JE VESELJE

Kymcov radni četverocikl MXU 400 kvalitetan je i iskoristiv stroj za teže poslove, vuču tereta, ali i za sport, rekreaciju te boravak u prirodi

»Tekst Danijel Puljek » Foto GEC »Na test ustupio Cro-Futura

SVE VOZAČE KOJI KONJSKE SNAGE još uvijek koriste u racionalne svrhe, a ne samo za zabavu, svakako će zanimati Kymcov radni četverocikl koji smo bili u prilici testirati. Naime, model MXU 400 smješten je u sredini ponude poznate obitelji radnih četverocikala MXU te bi zahvaljujući obujmu mogao biti idealan kupcima koji imaju stvarne radne potrebe. Uz to, ponuda kvalitetnih radnih četverocikala nije prevelika, a s približnim obujmom za kupnju najčešće se nameće Yamahin model grizzly 350 ili 450 koji je ustvari koncepcijski vrlo sličan MXU-u.

Tako taj model možemo promatrati odvojeno, ali i kao jeftiniju alternativu razvikanijoj Yamahi. Kymco je u posljednje vrijeme poradio na imidžu, dizajnu i završnoj obradi te tako uz robusnost i pouzdanost kompletirao svoju sliku. Isto tako, MXU 400 je potvrda tog pravca te najprije treba primijetiti solidnu izradu plastičnih oplata, instrumenata, upravljačkih poluga i izdašnih cjevastih prtljažnika i sprijeda i straga. Ergonomija je zadovoljavajuća, posebice ima li se na umu radna namjena, i to da će se u sjedalo sjedati u radnim čizmama, u kabanici po kiši, na nagibima i tko zna gdje još. Stoga veseli jednostavnost površina i povezanost oslonaca nogu i blatobrana te za čitanje jednostavni instrumenti, a uz to dovoljno velikih brojki i simbola. Kada bi hvat nogama u predjelu spremnika goriva bio uži, tada bi i kontrola i upravljivost na neravnom terenu bili lakši.

Iako mu to nije primarna namjena, MXU može voziti i suvozača na dovoljno prostranom stražnjem dijelu sjedala, no zbog širokih stražnjih blatobrana nogama teško dotiče oslonce nogu te mu je u brznoj vožnji ili na nagibima teže održavati ravnotežu. Od primarnih komandi sve je na svom mjestu, retrovizori su pregledni, poluga parkirne kočnice laka za korištenje, a - budući da se na nju lako može priključiti dodatni reflektor koji se inače najčešće montira na upravljač - treba pohvaliti utičnicu od 12V koja se smjestila tik do instrumenata.

Pod oplatom je, što se pogona tiče, čista klasika, no kod ovjesa to nije slučaj. Naime, MXU ima jednocilindraš obujma 366 ccm koji preko variomata te kardana i diferencijala pokreće stražnje kotače, a pomoću električnog





Prednji pogon otkriva kvalitetnu izradu. Pogon na dva ili četiri kotača bira se gumbom na upravljaču



LCD-displej velikih znakova "glumi" instrumente, a odvojen je samo pokazivač količine goriva odrađen u pravoj radnoj maniri

TEHNIČKI PODACI

- **Motor** Jednocilindarski četverotaktni zrakom i tekućinom hlađeni, razvod ventila SOHC, rasplinjač, elektropokretač, variomat, reduktor, diferencijal, mjenjač sa sporohodnim, brzohodnim i hodom unazad
Promjer i hod 81 x 71,2 mm
Obujam 366,9 ccm
Kompresija 9,2:1
- **Snaga** 26 KS (19,24 kW)
- **Okretni moment** 31 Nm pri 5500 o/min
- **Okvir i ovjes** Čelični cjevasti, sprijeda dvostruka A-ramena s dvama amortizerima s mogućnošću podešenja tvrdoće opruge, straga dvostruka A-ramena od čeličnih profila s dvama amortizerima s mogućnošću podešenja tvrdoće opruge
- **Kočnice** Sprijeda dva diska promjera 202 mm i kočne čeljusti s jednim klipom, straga disk promjera 202 mm i kočna čeljust s jednim klipom, parkirna kočnica mehanički djeluje na stražnji disk
Kotači i gume Čelični, 24x8-12, 24x10-12
- **Masa i dimenzije** Dužina/širina/visina 2108/1102/1192 mm, visina od tla 268 mm, visina sjedala 843 mm, suha masa 275 kg, obujam spremnika 15 litara
- **Boja** crvena
- **Garancija** dvije godine
- **Cijena** 50.540 kuna



Za najveći napor pripremljena su dvostruka ramena straga i centralni prihvat za priključke



prekidača na upravljaču se može uključiti pogon na prednjim kotačima. Rad motora je uzoran, a pokretanje na hladno i toplo lako. Također, pomoću reduktora se može birati između brzohodnog i sporohodnog prijenosa te hoda unazad, a primjetno je da je i u jednom i u drugom modu naglasak na snazi, a ne na brzini vožnje. Zato bi brzohodni prijenosni omjer mogao biti i „brži“, jer ovako je - kako bi se krenulo i kasnije vozilo brzinom od 60-80 km/h - potrebno motor dovesti u poprilično visoke okretaje. Također, u određenim režimima vožnje poželjeli smo nešto više snage od deklariranih 26 KS. Ta konfiguracija reduktora uzrokuje velike vibracije i buku, a svi koji moraju prevaljivati veće udaljenosti generirat će i višu potrošnju.

Stoga u sporohodnom modu jeste uistinu spori, no nezaustavljivi s pogonom samo na stražnje kotače. Kada prebacite u mod pogona na sva četiri kotača, zaustaviti vas može tek nasjedanje srednjim dijelom četverocikla na veliko izbočenje ili srušeno deblo, kada kotači ostaju bez trakcije i potrebno je podosta rada tijelom da se stvar pokrene.

No, zaustaviti vas može i gašenje motora i električni kvar koji bi - budući da motor nema mogućnost ručnog pokretanja - iz upotrebe izbacio elektopokretač. Međutim, to nije ništa specifično za MXU i više će mučiti vozače koji taj model odluče koristiti za izlete, rekreaciju i zabavu nego one koji će ga koristiti za rad.

Zato će potonji biti oduševljeni ovjesom. Iako je podosta mekano podešen i pri višim brzinama dovodi šasiju u velike nagibe, a pri kočenju znatno tone sprijeda. No, u poslu će ta amortizacija činiti čuda. Posebice priključite li straga prikolicu ili neki radni dodatak za koji je prihvat izrađen u obliku čvrstog pravokutnog profila. Uz to, originalno je riješen središnje postavljen ispuh te stražnja A-ramena od prešanih čeličnih profila.

Valja napomenuti da je šteta što stražnje kucište diferencijala ne nudi „živi“ spoj s kardanskim prijenosom od motora jer bi se tada na MXU moglo dodati pravih alata poput kosilice, freze ili dodatka za usitnjavanje biljnog otpada i drugo. Tako bi to vozilo postalo pravom osnovom na koju bi radnici mogli pridodati bitne nastavke. Kako Kymco trenutačno nema u

Rad je veselje - barem onima koji ga obavljaju uz pomoć Kymcovog modela MXU 400. No, onima koji će ga koristiti samo za zabavu, veselja također neće nedostajati



ponudi takvu dodatnu opremu, tako je MXU-ova sirova snaga ponajbolja za vuču tereta te teže poslove prijevoza po terenu.

Što se kočnica tiče, funkcioniraju solidno i bez većih problema zaustavljaju masu vozila, a češće dolazi do proklizavanja kotača na klizavijem terenu nego do nemogućnosti da kočnicama zaustavite četverocikl.

Osim toga, zbog podosta izraženog poniranja prednjeg kraja pri kočenju - vozite li na prtljažnicima veći teret - tada je bolje opteretiti stražnji prtljažnik nego prednji.

U konačnici treba reći da ustvari nema velikih nedostataka koji bi potencijalne kupce odgovorili od tog modela, a pokolebati ih može tek povioka cijena od 50.540 kuna. Bilo kako bilo, jedno je sigurno - svi koji žele da im rad bude zabava, s izborom MXU-a nipošto neće pogriješiti. ■

