

**ŠEGRT JE VAŽAN KOLIKO I MAJSTOR** - to i majstori tvrde! No, ima i ona druga - što ne mogu dvije male ruke, četiri ruke odrade bez muke! Upravo kako bismo potvrdili istinitost tih izreka, u krčkim smo maslinicima isprobali „idealnog šegrta“ - Kymcov radni četverocikl malog obujma MXU 50.

Naime, model MXU zasnovan je na solidnoj mehaničkoj osnovi te zrakom hlađenom dvotaktnom motoru koji mu daju jednostavnost i pouzdanost. Tako je zbog nemogućnosti oštećenja instalacije vodenog hlađenja, hladnjaka i drugog održavanje tog vozila gotovo nepoznat pojam. Uz to, zrakom hlađeni dvotaktni motor zahtijeva - što si svatko nesumnjivo može priuštiti - tek povremenu kontrolu razine ulja za mješavinu.

S druge strane, konstrukcija okvira i ovjesa robusna je i rekli bismo - klasična. Dvostruka A-ramena s amortizerima sprijeda te jednostruka vilica s monoamortizerom straga dovoljno su kapacitetni za to vozilo, i to u svim uvjetima i pod svim opterećenjima. Kada bismo baš sitničarili, mogli bismo požaljeti podešavanje tvrdoće opruga i sprijeda što bi na težim terenima omogućilo veću nosivost prednjeg prtljažnika.

No, četverocikl i ovako na neravnom terenu zadovoljavajuće „ljudjuka“, a dovoljno je tvrd da bi na cesti bio lako upravljiv. Također, pozicija sjedenja je dobra - radna, s uspravljenim vozačevim torzom i ugodno postavljenim upravljačem koji mu ne umara ruke. Jedino bi oslonci vozačevih nogu, odnosno plastične zaštitne podnice oko njih sprijeda, mogle biti prostranijima tako da mu noge ne dodiruju prednje blatobrane.

Budući da MXU nema nožnih komandi, to se može i zanemariti, a nedostatak prostora osjetit će samo vozači većih konfekcijskih brojeva obuće. Slično je i sa suvozačem. Naime, iako je MXU predviđen za vožnju udvoje, suvozač osim dovoljno mjesta na sjedalu osjeća i nedostatak prostora za noge koje mora smjestiti između vozačevih i stražnjih blatobrana.

Povrh toga, komande za upravljanje vozilom na pravilnom su mjestu pa će svima biti lako koristiti i učinkovite kočnice i korisnu parkirnu kočnicu koja se mehanički aktivira blokiranjem polugice prednje kočnice u pritisnutom položaju. Isto je i s LCD-displejem koji daje informacije o brzini, količini goriva, vremenu te prijedenoj kilometraži. Uz nekoliko dodatnih signalnih lampica informacija je više no dovoljno, a jedino je digitalni pokazivač količine goriva pomalo neravnomjeran u pokazivanju. Što se retrovizora tiče, oni su osrednje pregledni, no pri nižim brzinama i na četiri kotača povremeno dodatno okretanje glave radi provjere straga nije nikakav problem.

Uz to, motor će biti čest razlog izbora tog četverocikla u radne svrhe. Za svoj obujam dovoljno jak, ugodan u radu i jednostavan u konstrukciji, Kymcov „zračnjak“ pun je pogodak. Osim što pokreće tisuće skutera istog proizvođača gotovo bez kvarova, jednostavan je za održavanje i nimalo rastrošan, a mjeri potrošnju od 2,5 do tri litre na 100 km. Primanje gasa je glatko, a razvoj snage i na teškom terenu sasvim kontroliran.

No, tom motoru - da bi bio još bolji - smeta prijenos te zakonska norma koja je tome kumovala. Tako MXU na cesti može razviti „samo“ 45 km/h (prema instrumentima), a mogao bi i osjetno više što je vidljivo ponajprije po jednakim performansama s vozačem ili udvoje te u uvjetima blage uzbrdice koju svladava jednakim tempom kao i ravne dionice. Isto tako, ne bi bilo naodmet da MXU-ov mjenjač - kako bi se dobila još veća snaga na terenu te pokoj kilometar više na cesti - ponudi brzohodnu i sporohodnu brzinu.

Uz sve dosad navedeno valja svakako pohvaliti iznimno dobru završnu obradu, izdašne prtljažnike te - zakaže li elektropokretač ili akumulator - mogućnost nožnog pokretanja motora.

Premda mu je svrha radna, nipošto ne treba zanemariti ni njegov privlačan izgled te širok izbor boja. Sve u svemu, radno sposobnog šegrta tih performansi možete dobiti za 19.995 kuna što je prihvatljivo te u skladu s klasom i performansama. Zahvaljujući obujmu mogu ga voziti svi s B-kategorijom, a jednom kupljen, pravilno održavan MXU može vječno pomagati. ■



Sprijeda bubnjevi i straga disk dovoljni su za sigurno zaustavljanje, a primjetna je njihova kvalitetna izvedba



Instrumenti sastavljeni od displeja i kontrolnih lampica dostatni su svakome, a praktična je i jednostavna parkirna kočnica



## TEHNIČKI PODACI

■ **Motor** Jednociлиндanski dvotaktni zrakom hlađeni, elektropokretač, nožni pokretač, automatsko spravljanje mješavine, variomat, završni prijenos lancem  
Obujam 50 ccm  
Snaga 5,2 KS (3,8 kW) pri 7000 o/min  
Okretni moment 4,95 Nm pri 5750 o/min

■ **Okvir i ovjes** Čelični cjevasti, sprijeda dvostruka A-ramena i pojedinačni amortizeri bez mogućnosti podešavanja, straga jednostruka vilica i monoamortizer s mogućnošću podešavanja tvrdoće opruge

■ **Kočnice** Sprijeda dvostruki mehanički pokretani bubnjevi, straga disk i kočna čeljust s jed-

nim klipom pokretana hidraulički. Parkirna kočnica mehaničkim putem (ukočenje komandne polugice) djeluje na prednje bubnjeve

■ **Kotači i gume** Čelični, prednji 21x7/10, 22x10/10

■ **Masa i dimenzije** Dužina/širina/visina 1786/958/1010 mm, masa 164 kg, obujam spremnika osam litara

■ **Garancija** dvije godine ili 9000 km

■ **Boje** crvena, plava, crna, maslinastošiva

■ **Cijena** 19.995 kuna

