

no-digitalne instrumente, izrazito lijepe i korisne danju, ali i noću, kada su osvijetljeni plavičastim pozadinskim svjetlom. Za razliku od njih, vjetrobran nije toliko raskošan, nego prati sužavajuće linije prednje oplata i na višim brzinama ograničeno štiti vozača od vjetra.

To je, čini se, tako jer novi dink - osim što dizajnerski koketira s nekoliko klasa skutera - isto čini i sa svojom namjenom. Iako ima neke elemente GT skutera, dink je zapravo gradsko-medugradsko vozilo za svaki dan i tako je i oblikovan što potvrđuje i izbor agregata za njega. Također, Kymco je taj model namjerno smjestio u tzv. međuklasu 200 u kojoj zbog jeftinijih i višestruko iskoristivih skutera vlada poprilična gužva.

Za borbu ovdje dink ima dobre argumente. Zasnovan je na provjerenom motoru obujma 178 ccm opremljenom ubrizgavanjem koji razvija ne pretjerano velikih, no dovoljnih 15-ak KS, te robusnoj mehanici i solidnoj opremi. Zato u vožnji gradom novi dink nema većih nedostataka, a s mjesta grabi punim dahom i brzo postiže gradske putne brzine, ali i najvišu brzinu dobrano iznad 100 km/h.

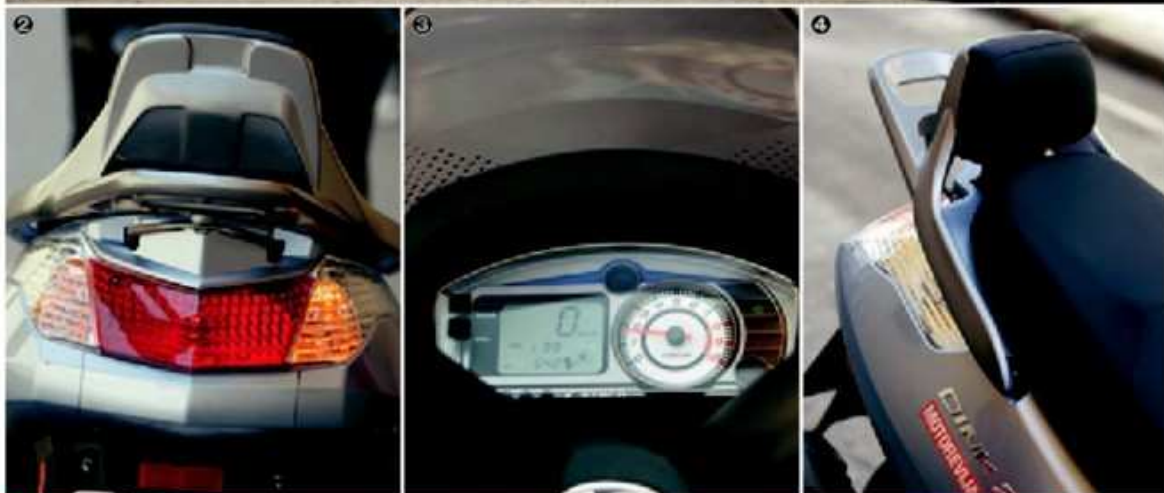
Također, agregatu koji je nešto slabiji od konkurencije može se spočitavati samo povećana buka pri grubljem radu s ručicom gasa i kolebanje variomata na okretajima tik iznad praznog hoda. Tada nekakav osjećaj zastajkivanja prethodi pravilnom „razmotavanju“ variomata i kretanju prema naprijed.

Uz to, ovjes je za kymco iznimno mek i udoban, a skuter se lako vozi na svim brzinama. U gradskom vijuganju pomažu dobri retrovizori koji su napokon na pravom mjestu. Kočnice tjeraju osmijeh na lice svojim ugodnim doziranjem, čvrstim stiskom, a posebice gotovo motorističkim osjećajem na polugicama pri bilo kojem intenzitetu kočenja. To će, nema sumnje, cijeniti osobito vozačice koje će s manje angažmana moći postići odlične zaustavne puteve u gradu.

Prilježni prostor dovoljan je za integralnu i u poklopu slučaju i jet-kacigu, što je dovoljno imajući na umu povećani motor ispod podnice. Suvozaču je namijenjeno prostrano sjedalo straga, oslonci nogu na rasklapanje te već poznati naslon za leđa. Premda je njegova funkcija više vizualna nego stvarno praktična, ovisno o stasu suvozača i suvozačice zna koristiti.

Novi dink i cjenovno je privlačan. Naime, u Hrvatskoj stoji nepunih 24.000 kuna što je korektna cijena u odnosu na konkurenciju izvan i unutar vlastite kuće. Štoviše, za taj iznos novi dink nudi poznatu Kymcovu pouzdanost, dosta prostora i komfora te pomalo specifičan izgled.

Dakle, kome se sviđa kombinacija, za new dink uistinu može reći - novi je bolji. ■



● Novi dink slijedi prepoznatljiv Kymcov stil oblikovanja na svježinu mu daju prednji otvori za hlađenje i dinamične linije oplata ● Straga je dink oštro završen velikim stop-svjetlom i integriranim pokazivačima smjera s modernim bijelim poklovom ● Instrumenti su vrlo lijepo oblikovani i rade dosta informacija, a noću svijetle plavim pozadinskim svjetlom ● Suvozaču je namijenjen naslon za leđa koji ujedno služi i kao rukohvat i kao priprema za putni kofar

TEHNIČKI PODACI

■ Motor	Jednociлиндarski četverotaktni tekućinom hlađeni, ubrizgavanje, elektropokretač, automatski CVT-prijenos
Promjer i hod	62x57,8 mm
Obujam	174,5 ccm
Kompresija	11,2:1
■ Snaga	15,2 KS (11,2 kW) pri 8000 o/min
■ Okretni moment	14,7 Nm pri 6500 o/min
■ Okvir i ovjes	Čelični cjevasti, sprijeda klasična vilica, straga dvostruki amortizeri
■ Kočnice	Sprijeda disk promjera 240 mm i kočna čeljust s dva klipa, straga disk promjera 200 mm i kočna čeljust s jednim klipom
■ Kotači i gume	aluminij-gus, 120/70-13, 140/70-12
■ Masa i dimenzije	Meduosovinski razmak 1390 mm, visina sjedala 795 mm, visina od podloge 140 mm, masa praznog vozila 140 kg, hod sprijeda/straga 90/70 mm, obujam spremnika 11 litara
■ Boja	svijetloplava
■ Garancija	dvije godine
■ Cijena	23.995 kuna

