

Test Kymco Xciting 300Ri



R KAO RAKETA

Kymco je svoj poznati maxi skuter predstavio u pojačanoj sportskoj inačici opremljenoj jačim motorom i ubrizgavanjem

» Tekst Danijel Puljek » Foto GEC » Ustupila Cro Futura

VEĆ DOBRO POZNATI KYMCOV MAKSI SKUTER Xciting predstavljen je u novoj sportskoj inačici R koja izgleda izvrsno te pokazuje kako dosad nisu bili iskorišteni svi dizajnerski potencijali tog modela. Uz to, novi R je - i po pitanju izgleda i po pitanju mehanike - pravi pomak. Dok je vanjski izgled dotjeran dobro odmjerenim sportskim detaljima, kao primjerice valovitim kočnim diskovima, u crveno bojenim kočnim čeljustima te prepoznatljivim R-oznakama na izvrsno izabranoj bijeloj boji, promjena ima i ispod oplata.

Naime, kako mu ime kaže, tako novi model pokreće novi agregat većeg obujma od dosad „standardnog“ motora od 250 ccm. Iako je povećanje obujma „stalo“ ustvari na 270 ccm, nekoliko dodatnih ccm i još važnije - umjesto rasplinjača ubrizgavanje goriva - donijeli su osjetnu promjenu karaktera. Tako je R iznimno snažan u svim režimima rada i u paru s uvijek dobrim Kymcovim variomatom izvrsno ide i u gradskom režimu kreni-stani i na otvorenoj cesti. Također, potrošnja se zadržala unutar granica klase i na 100 km kreće se prosječno oko četiri litre, a najveći je pomak vidljiv u

međuubrzanjima. Dok je motor opremljen rasplinjačem tu pokazivao manjak želje za primanjem gasa, novi motor kreće kao ispucan te do najviše brzine iznad 130 km/h ne posustaje. Osim toga, na zavojitoj magistralnoj cesti više raspoložive snage u srednjim okretajima popravilo je dinamičke osobine skutera pa - što se motora tiče - Kymcu se mogu uputiti samo pohvale.

No, s druge strane, kod okvira i ovjesa stvari su ostale bliže izvorniku. Tako je ovjes - kao i vozačko sjedalo - još uvijek podosta tvrd. To uvjetuje dobro ponašanje skutera po pravcu i u bržim zavojima, no pri prelasku neravnina vozačeva stražnjica i leđa su izloženi udarima. Kočnice zadovoljavaju te izuzetno korektno zadržavaju skuter, no nedostaje im transparentnosti na polugicama te je nešto teže odrediti točku najboljeg hvatanja. Stoga valja pohvaliti mogućnost podešavanja poluga po odmaku kao i cjelokupnu završnu obradu skutera.

Iako se Kymco već i ranije isticao brigom za detalje i iznimno kvalitetnim detaljima te opremom, na modelu R sve je podignuto na



TEHNIČKI PODACI

■ Motor	Jednociлиндарски tekućinom hlađeni, razvod ventila OHC, ubrizgavanje goriva, elektropokretač, variomat
■ Obujam	270,6 ccm
■ Promjer i hod	72,7 x 65,2 mm
■ Kompresija	10,6:1
■ Snaga	23 KS (17,5 kW) pri 8000 o/min
■ Okretni moment	41,4 pri 5500 o/min
■ Okvir i ovjes	Čelični cjevasti, sprijeda klasična vilica, straga dvostruka vilica s motorom kao nosivim dijelom i dvama amortizerima
■ Kočnice	Sprijeda dvostruki diskovi promjera 260 mm i kočne čeljusti s dva klipa, straga disk promjera 240 mm i kočna čeljust s dva klipa
■ Kotači i gume	aluminij-gus, 120/70 - 15, 150/70 - 14
■ Masa i dimenzije	Međuosovinski razmak 1570 mm, visina sjedala 780 mm, širina 815 mm, visina 1335 mm, udaljenost od tla 170 mm, suha masa 185 mm, obujam spremnika 12,8 litara
■ Garancija	dvije godine
■ Cijena	36.995 kuna



Instrumenti su i dalje lijepo dizajnirani, a bijela podloga im dobro stoji. Iako prtljažnog prostora ima dovoljno, više otvaranje sjedala ne bi škodilo

još višu razinu. Tako su uz sveprisutni sportski štih dotjerani instrumenti pa odsad imaju bijelu podlogu i istaknut logo R. Premda izgledaju osobito privlačno, brojke na LCD-displejima su presitne, a pri jakom suncu teže se čitaju i simboli signalnih lampica. Po pitanju ergonomije, Xciting je oduvijek nudio mnogo, a i sada je tako. Tako vozač sjedi na prostranom sjedalu kojem može zamjeriti tek tvrdoću, noge drži na prostranoj podnici s dva položaja, a gotovo idealnu krstareću poziciju pomalo kvari, prema našem mišljenju, previše otvoren upravljač.

S druge strane, suvozač se nema ni na što žaliti, osim možda na - kako bi dohvatio oslonce nogu - poprilično širok hvat nogama preko oplata skutera, no to više ovisi o stasu suvozača nego o Xcitingu. Osim toga, prtljažni je prostor također kvalitetno izrađen, a sastoji se od prtljažnika na prednjem dijelu sjedala, bočnog prtljažnika koji se može zaključiti na desnom boku prednjice te standardnog prtljažnika pod sjedalom. Potonji se ne može pohvaliti najvećim obujmom u klasi, ali se svakako može ponositi opremom. Naime, u

njega stane jedna integralna kaciga i ponešto sitnica, ali za dvije jetkacige za koje je Kymco namijenio dvije kopče ispod prednje strane sjedala - nema mjesta. Zato u prtljažniku - budući da je podstavljen - možete fiksirati i napuniti mobitel te odložiti laptop bez bojazni od oštećenja. Dodatnu dozu luksuza daje i hidraulični podizač sjedala koji ga drži u otvorenom položaju, no ne bi bilo naodmet da se sjedalo može podići nešto više.

Sve u svemu, nameće se zaključak da je model Xciting tek u tom sportskom ruhu prodisao punim plućima te da za 36.995 kuna možete u svojoj garaži imati isplativ, a dobar motocikl. Uz to, vjerojatno će neki cijenu proglasiti visokom ili niskom, no činjenica je da je Kymco kao brend odavno prošao fazu dokazivanja i svojevrsnog imidža zamjenskog vozila za talijanske ili japanske marke. To potvrđuje i visoka kvaliteta testiranog skutera pa - pripadate li onima koji prednost daju tim modelima - za vas je novi model R uistinu dobar izbor. Uzme li se u obzir kako ide slovo R, doima se kao da potječe od riječi raketa. ■