

Ružno načje postalo fabud

Iz Tajvana je stigao novi maxi skuter, ušminkanog izgleda, bogate opreme i elastičnog motora, okretan u gradu i snažan na otvorenom



Poput većine konkurenata, Kymco je osnažio maxi skuter klase 250, koji je bio malo pre slab za ozbiljnija putovanja u dvoje. Tajvanski su mu stručnjaci, uz oznaku 300, podarili jače adute te ga dobro pripremili za tržišnu utakmicu na europ-

skom tlu. Obujam motora povećan je sa 251 na 270 ccm, a snaga sa 22 na 23,8 KS pri 8000 (umjesto 8200/min). Još je više porastao okretni moment, sa 20,7 na 23,5 Nm, koji se otpušta na 6250/min (prije na 6500). To možda ne djeluje

TEKST: IVAN ČOKRLIĆ
FOTO: ZORAN MAJCAN

značajno, ali se u vožnji i te kako osjeća, posebice kad su na dvokotaču dvije osobe. S preciznijim ubrizgavanjem postao ugladeniji, elastičniji i udljiviji, a katalizator mu je do ispunjenje norme Euro 3 uplementirano ušminkanom izvedbom odnjim sjedalom i bogatjom opreme. Sada je to prava mjeru i bez kompleksa može stati uz njih najuglednijih europskih i h konkurrenata. Dizajniran je i uen po europskom ukusu - igralo na sigurnu kartu. Zbog toga sad izgleda ozbiljnije i otmjeno da je tajvanski skuter odradac. Nažalost, porasla je i cijena, na gotovo pet tisuća eura pa je čak i skuplji od europskih konkurenata. Čini se da polako prolazi vrijeme jeftinjih korejskih skutera, no koliko je to dobra strategija, pokazat će vrijeme.

Četverotaktni jednocilindraš, hlađen tekućinom, proradio je prigušenim i ugodnim, ali uvjerljivim zvukom, koji pokazuje solidnost izvedbe. Uvjerljiv je i kontinuirani automatski mjenjač, pa privlačan tajvanski skuter snažno grabi već od starta i vuče uvjerljivo. Dobri dojmovi

u vožnji nisu nas iznenadili, jer smo prije dvije godine, na malom modelu Super 9 50, bez greške odradili punih 10.000 km.

Dvokotači Kymco već duže slove kao pouzdani i praktični, a to ćemo uskoro ispitati i na hard testu ovog modela o čemu ćemo detaljnije pisati u sljedećim brojevima Moto kluba.



Atraktivna silueta R izvedbe osjećena je trenovskim grafikama i pokazivačima smjera te zatamnjениm vjetrobranom

Novi je Kymco Xciting skladno dizajnirani prethodnik, koji se još uviđek prodaje u izvedbama 250 i 500. Nešto skuplja i atraktivnije opremljena izvedba R u oči upada još

naglašenijim sportskim izgledom, a zbog snažnijeg motora ugrađene su i učinkovitije kočnice. Osim privlačnije bijele boje, ukrašene crvenim detaljima i oznakom R, pažnju privlače i zatamnjeni vjetrobran te kvalitetna izrada. Atraktivnost ovog skutera povećavaju ►

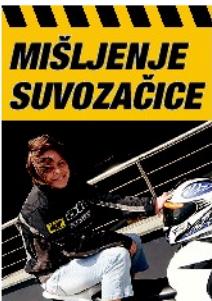


TEST Kymco Xciting 300Ri

dva nazubljena diska sprijeda, promjera 260 mm te stražnji sa 240 mm, s crveno obojenim kočnim kliještimi. Vizualni dojam kvari tek masivna ispušna cijev i predimenzionirani rukohvat za suvozača.

Udobno smo se smjestili iza upravljača i krenuli u prve testne kilometre. Sjedalo je široko i ugodno profilirano, a i upravljač je lijepo postavljen. Sjedi se komforno i jedino nam je zasmetalo što je za niže vozače sjedalo za centimetar dva previsoko. Takav položaj pruža bolju preglednost i gotovo motociklistički osjećaj, kad u kratkim i oštrim zavojima prebacujemo masu s jedne na drugu stranu. Za dobru upravljaljivost i stabilnost zaslужan je kvalitetan ovjes te 15-colni kotač sprijeda i 14-colni straga. Okvir je takoder solidan i čvrst te se ne uvija ni kod oštire vožnje, za što Xciting 300Ri ima sve potrebne adute. Ručice na upravljaču moguće je podešavati u četiri položaja, kao na skupljinu

motocikloma, a dovoljan je tek lagani pritisak na obje ručice, kako bi se skuter sigurno zaustavio. Dobar je ovjes do izražaja došao u gradu. Teleskopska viličica uvjerljivo upija neravnine, a stražnja dvostruka ruka, na koju su spojena dva podesiva hidraulična amortizera, vrline pokazuje tek na otvorenoj prometnici. Bez suvozača, s potpuno ukrucenim oprugama, Xciting pokazuje zbog čega s ponosom nosi oznaku R. U kombinaciji sa snažnim kočnicama i elastičnim,



MIŠLJENJE SUVOZAČICE

**Vedrana Milas,
test suvozačica
Moto klub**

Sjedalo suvozača vrlo je prostrano i ugodno, a zahvaljujući maloj izbočini iza vozačevog dijela sjedala, tijelo pri kočenju ne klizi prema naprijed. Na taj način izbjegnuto je i neugodno sudaranje kacigam, a ugodno sam iznenadena i temperatrom motora

dovoljno snažnim i temperaturnim motorom, može se voziti sigurno, u visokom ritmu. Najvažnije je što vožnja ne zamara te smo se ugodno osjećali i nakon puna dva sata vožnje. Prostrano sjedalo skriva prtljažni prostor pozamašnih gabarita, u koji pored integralne kacige stane i pregršt drugih sitnica. Osim klasičnog osvjetljenja prtljažnika, prostor je opremljen i držačem za mobitel, smještenim uz 12-voltnu utičnicu. Okretanjem ključa u bravici u krajnji lijevi položaj otključava se sjedalo, a pomicanjem u desno oslobađa poklopac spremnika za gorivo, koji se nalazi ispred vozačevog desnog koljena. Ugladene sportske linije Xcitinga 300Ri prate performanse, koje se dostojno mjere s najlučkom konkurencijom u klasi. Cijenom od 4999 eura, Kymco je svoju sportsku krstaricu smjestio uz sam bok s Gilerom Nexus 300 (4918 eura), nakon Piaggio

Beverly 250, najprodavanijim maksi skuterom na hrvatskom tržištu. Bez obzira na nesumnjive vrline, to bi moglo umanjiti izglede za njegov uspjeh na tržištu, gdje je konkurenca, znano je, svakim danom sve oštrienja... ■



Stražnji ovjes kotač podupire s obje strane, osiguravajući dobru stabilnost



Pretinac u sjedalu idealan je za odlaganje novčanika i dokumenata, kako bi uvijek bili nadohvat ruke



Jedna od lampica na instrumentnoj ploči signalizira poziv ili poruku na mobitelu



Višenamjenska bravica zaštićena je zasunom da oteža eventualnu krađu

Kymco Xciting 300Ri

Motor:	1 cilinder, 4 takta, hlađen tekućinom
Obujam:	270 cm ³
Kompresija:	10,6:1
Povrt x hod:	73 x 65 mm
Snaga:	17,5 kW/23,8 KS pri 8000/min
Moment:	23,5 Nm pri 6250/min
Napajanje:	elektroničko ubrizgavanje
Paljenje:	električno
Mjenjač:	varijabilni CVT
Okvir:	čelične cijevi
Ovjes:	sprijeda teleskopska hidraulična viličica, promjera 40 mm; straga dva podesiva amortizera s oprugom, hoda 100 mm
Kočnice:	sprijeda dva diska promjera 260 mm; straga disk promjera 240 mm
Gume:	sprijeda 120/70-15; straga 150/70-14
Dužina/Širina:	2255 / 810 mm
Osovinski razmak:	1590 mm
Masa:	189 kg
Spremnik goriva:	12,8 litara
Potrošnja na testu:	4,0 l/100 km
Najveća brzina:	137 km/h
Cijena:	4999 EUR

temperament, potrošnja komfor, kočnice

nožni oslonci suvozača, putno računalo

EDUNIKI POGLEDI