

# test Kymco UXV 500

Iako će se površnom poznavatelju ove tematike Kymco UXV 500 učiniti samo zgodnim poljoprivrednim strojem, takav će nesretnik biti miljama daleko od prave istine. Testirani UTV možda ne može pobjeći od toga da ima i svoju praktičnu stranu, no svoje će pravo lice pokazati tek u terenskoj vožnji. I to onoj zahtjevnijoj



Izvedba i dizajn prednjeg i stražnjeg svjetla svjedoče o temeljitom pristupu kod konstruiranja ovog UTV-a

CIJENA  
76.615 KN

Iako mu bitno veća visina i širina donekle otežavaju prolazak kroz bujnu vegetaciju, u usporedbi s četverociklima Kymcom UXV 500 je bitno jednostavnije upravljati

# Mutacija četverocikla

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ  
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK  
I DINKO JAKOVLJEVIĆ

U doba dok je liberalni kapitalizam bio na svom vrhuncu, samo koji trenutak prije svog nesretnog svršetka, megalomanija je cvala u svim segmentima, a u tim su bezbrojnim trendovima blještavog prelijevanja iz šupljeg u prazno nastali tzv. crossover automobili. Iako se pod općeniti naziv crossover može svrstati miješanje svega i svačega, obično se tu podrazumijeva križanje već razvodnjenih terenskih automobila sa sportskim kupeima ili nekom drugom nesrodnom vrstom vozila. U takvoj bi razmjeni gena od terenaca ostali samo masivni dizajn i povišeni položaj sjedenja, dok eventualnim off-road ambicijama ne bi bilo ni traga. Uostalom, zbog niskoprofilnih guma već i običan

rubnik može postati nepremostiva prepreka, a uzmemo li u obzir i to da se zbog skupocjenog laka svaki crossover boji prštećih kamenčića kao vampir bijelog luka, onda i najlakši makadam postaje tabu tema.

Možda bi se i relativno slabo poznata kategorija UTV vozila mogla nazvati svojevrsnim crossoverima, međutim njih nipošto ne treba brkati s gore spomenutim šminkerima. Kao prvo, iako nisu jeftini, UTV modeli poput testiranog Kymca UXV 500 definitivno nisu statusni simbol. Ako želite s UTV-om impresionirati neku ženu, onda ćete morati potegnuti duboko u unutrašnjost Amazone, bojimo se da su nama geografski bliže pigmejke već odavno vidjele i impresivnije strojeve. Kao drugo, UTV-ovi su istinska terenska vozila, skoro par excellence kada je u pitanju probijanje kroz blato ili penjanje po kamenitim

usponima. To imaju zahvaliti tome što su nastali na mehanici četverocikala, preciznije ATV-ova, dok je njihova oskudna nadogradnja inspirirana asketskim terencima kao što je bio originalan Jeep Willys. Dakle, vozite četverocikl s pogonom na sve kotače, a imate osjećaj da sjedite u vojnom terenskom automobilu.

Sve u svemu, kada se nađete za upravljačem jednog takvog vozila, budite sigurni da off-road zabava nije zec, pa da vam može uteći. Potvrdio nam je to testirani Kymco UXV 500, koji i u blokiranom izdanju može zapaliti iskru i natjerati vas na blud. Iako im je na prvi pogled teško naći zajedničku točku, UXV 500 je proširena, povišena, produžena i na mnogo načina mutirana varijanta četverocikla MXU 500, koja iznad struka ima siluetu terenskog automobila, doista maksimalno prozračnu kabinu

i tovarni sanduk nosivosti 190 kg. Sve je to skladno upakirano u jednu modernu cjelinu, no da biste mogli do kraja shvatiti unutarnju ljepotu takvog vozila, moramo još malo zaviriti ispod njegove plastično-plave suknje.

Srce ovog tajvanskog UTV-a čini jednocilindrični tekućinom hlađen pogonski agregat zapremine 498,5 ccm smješten u samoj sredini vozila, odnosno između vozača i suvozača, što se povoljno odražava na konačni raspored težine. S obzirom na to da je preuzet s radnog četverocikla, pogonski je agregat opremljen automatskom spojkom i varijabilnim CVT mjenjačem, od kojeg se snaga putem kardana - ovisno o odabranoj opciji - prenosi samo na stražnju ili i na prednju osovinu. Nezavisna izvedba ovjesa sa dvostrukim poprečnim ramenima odlikuje sva četiri kotača,

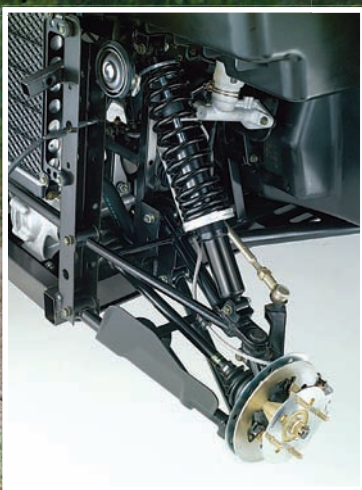


Digitalna ploča s instrumentima sadrži sve potrebne informacije, uključujući i one o popunjenosti 32 litarskog spremnika goriva



Spartanski kokpit donekle nagrdjuju samo nemaštoviti upravljač i brojne naljepnice s upozorenjima

Sva četiri kotača imaju slobodan hod od 190 mm, što je umjerena vrijednost za vozila iz te klase



jednako kao i umjereni slobodni hod od 190 mm, dok je kočenje povjerno dvostrukim prednjim diskovima promjera 202 mm i usamljenom stražnjem disku za samo 2 mm manjeg promjera. Spomenimo još i to da cjelokupna konstrukcija počiva na okviru od čeličnih cijevi i obuhvatili smo sve vitalne komponente ovog UTV-a. Kraće od toga ne može, krenimo sad na vožnju.

### Nagazi muški

S obzirom na to da nema vrata, ulazak u putničku kabinu je iznimno jednostavan i tu stvari bitnije ne komplicira ni korisna bočno smještena mrežica koja vozača donekle štiti od prašine, blata i kamenja. Izuzmemo li nevjerovatno nemaštovito kolo upravljača, vozačko je okruženje doista udobno. Sjedala su dovoljno udobna, položaj tijela nije



Poluga automatskog mjenjača iznimno se lako koristi

Dozvoljena nosivost iznosi 350 kg od čega je 190 kg moguće rasporediti u stražnji sanduk koji se lako podiže



zamoran, dok je očekivano spartanski kokpit ukrašen središnje postavljenom digitalnom pločom s instrumentima. Na njoj ćete moći pročitati uobičajene informacije o trenutnoj brzini, broju prijeđenih kilometara i trenutnom vremenu, o popunjenosti spremnika goriva, te o tome je li uključen pogon na samo stražnje ili na sva četiri kotača. Ispod toga se nalazi za tu vrstu vozila sasvim uobičajen i gotovo nepregledan niz naljepnica s raznoraznim upozorenjima, a koja su uglavnom mogu svesti na stare narodne "nemoj piti i voziti", "pamet u glavu" i "ne idi bez one stvari u svatove", pri čemu se misli na obavezno korištenje zaštitne opreme.

Na prednjoj se armaturi nalazi i retinac za stvari, kao i 12-voltna utičnica, no ljubitelje borbe s teškim terenima ponajviše će obradovati



Iako je UXV 500 dovoljno zabavan i kad je opremljen blokadom, za pretpostaviti je da dvostruko snažnija verzija bez blokade pruža primjetno više užitka u vožnji

postojanje dva neugledna prekidača - onog kružnog, kojim se odabire pogon na sve kotače i onog na povlačenje, kojim se uključuje blokada prednjeg diferencijala. Tu je i mogućnost aktiviranja skraćenih prijenosnih omjera koja se odabire putem praktično smještene i izuzetno lako upotrebljive poluge mjenjača. Njome se uz hod unaprijed i unazad odabire i neutral, dok se parkirna kočnica aktivira putem posebne poluge.

Pritom za pokretanje pogonskog agregata automatski mjenjač ne mora nužno biti u neutralu, no da bi proradio elektropokretač potrebno je doista muški nagaziti polugu kočnice. Ako Kymco UXV 500 nakon toga ne upali iz prve ili barem druge, onda je vani vjerojatno hladno, a vi ste zaboravili povući polugu ručnog čoka. Ako pak vam se tijekom vožnje učini da UXV ne juri dovoljno živahno,

onda ste vjerojatno za upravljačem blokirane verzije, kakvu smo i mi imali na testu.

Naime, za razliku od nekih svojih konkurenata, Kymco UXV 500 se prodaje i u blokiranoj verziji, koju je moguće registrirati i onda legalno voziti asfaltiranim prometnicama. Jasno, sve to pod uvjetom da u džepu imate vozačku dozvolu A ili barem A2 kategorije, budući su ova kva vozila podskupina četverocikala, koji su pak podskupina motocikala. S obzirom na to da se službeno radi o četverociklu, snaga je zakonski ograničena na 15 kW, no u Kymcu su bili nešto oprezniji, pa su ugrađenu blokadu kalibrirali tako da jednocilindrični agregat razvija 12,5 kW, odnosno 17 KS pri 5.500 okr/min, svesrdno popraćenih s 26 Nm okretnog momenta koji se oslobađa pri 4.000 okr/min.

**Kymco UXV 500 prati sve osnovne smjernice koje vrijede za UTV vozila, ali istovremeno djeluje moderno, simpatično i robusno**



Skromnih je 17 KS već u startu potrebno raspodijeliti na 525 kg suhe mase plus težina vozača i eventualno uvijek dobrodošlog suvozača, što nam govori da prilikom pritiskanja papučice gasa ne treba strahovati od premiještanja unutarnjih organa. Svejedno, i kada je prigušen blokadom, Kymco UXV 500 ostaje dovoljno agilno vozilo čija će maksimalna brzina

od 60 km/h uglavnom dostajati za smireniju terensku vožnju. Želite li nešto više od toga, zadovoljstvo nas je obavjestiti vas da se u verziji bez blokade snaga gotovo udvostručuje, odnosno 17 KS prerasta u 33 KS pri 6.500 okr/min, a nije zanemarivo da tada i maksimalna vrijednost okretnog momenta doseže 39 Nm pri 5.500 okr/min.

No, vratimo se sada još malo "našoj" blokiranoj varijanti. Ubrzanja nisu spektakularna, ali su sasvim solidna, a nedostatak snage je najlakše primijetiti na usponima. Ako pak se nalazite na nekoj zavojitoj makadamskoj dionici, onda se s UXV-om 500 možete zabavljati i povremenim zanošenjem stražnjeg kraja. To što je po tom pitanju nešto manje nestašan od

četverocikala iste zapremine zapravo je dobra stvar, budući kombinacija veće težine i automobilskeg upravljača traže više vremena za zakretanje kotača u suprotnom smjeru i izvođenju adekvatnih korekcija putanje s tim u svezi. Ako pritom niste dovoljno brzi na rukama, možda je najbolje da kod zanošenja stražnjeg kraja prvo pustite upravljaču da se sam odvrti, pa da ponovo preuzmete inicijativu netom prije nego se kotači počnu izravnavati.

Sam upravljač se pritom lagano okreće, sjedala pružaju kakvo-takvo bočno uporište, a i težište je dovoljno nisko postavljeno da bez obzira na mekani ovjes (i činjenicu da je viši nego širi) UXV ne pokazuje neke pretjerane znakove nestabilnosti. Upravo suprotno. Brzu vožnju ostrim zavojima i sportski doživljaj oplemenjuje i ukupna lakoća upravljanja, neposredan osjećaj toga što se svakog trenutka događa s vozilom, kao i činjenica da UXV ne posjeduje spojku, što znači da u relijaškom stilu polugu kočnice možete nagaziti i lijevom nogom.

### Povratak prirodi

Prilikom takve agresivnije vožnje može se povremeno primijetiti blago proširivanje putanje na ulasku u zavoj, no zapravo je jedini pravi problem to što kod djelovanja bočnih sila previsoko postavljeni sigurnosni pojas grebe vrat. No, ne kaže se bez razloga da je svako zlo za neko dobro, pa će vas tako taj neugodni detalj možda odgovoriti od toga da i dalje tražite krajnje granice i vučete vruga za bradu, odnosno da inače miroljubivi i tolerantni UTV dovedete u opasnu situaciju u kojoj će ozbiljnije napustiti idealnu liniju ili se sasvim otići kontroli. U tom je slučaju potrebno dosta spretnosti, ali prije svega vremena i prostora da se Kymco ponovo izvede na pravi put.

Sve u svemu, Kymco UXV 500 je zabavan već i prilikom lagane sportske vožnje, no zapravo bi glavno područje njegova dokazivanja trebao biti nešto ekstremniji off-road. Za takvo što je potpuno opremljen, nedostaje samo električno vitlo, koje je kod vozila ovakve težine itekako potrebno za izvlačenje iz naizgled bezizlaznih situacija. Iako bi za takvu vrstu vožnje mogle biti još i grubljeg profila, gume u dimenzijama 25x8-12 i 25x10-12 dovoljno su velikog promjera za relativno lagodno savladavanje prirodnih prepreka, s tim da su u onim najzahtjevnijim situacijama uz integralni pogon od konkretne pomoći i već spomenuti skraćeni prijenosni omjeri, kao i blokada prednjeg diferencijala, čije uključivanje možda poprilično otežava zakretanje prednjih kotača, ali isto tako i uvelike povećava prohodnost.



**Upravljač se lagano okreće, a cijelo je vozilo iznenađujuće stabilno i reaktivno, tako da vožnja makadam može biti zabavna**



Kao pravo terensko vozilo, Kymco UXV 500 nudi i mogućnost uključivanja blokade prednjeg diferencijala



Svi kotači su nezavisno ovješeni putem dvostrukih poprečnih ramena. Sami ovjes dobro upija neravnine i radi u tišini



U prednjem dijelu UTV-a nalazi se koristan prostor za smještaj prtljage, u kojemu skoro da mogu stati dvije kros kacige



Terenske gume vanjskog promjera 25 inča, integralni pogon, blokada diferencijala i robusno podvozje mogu bez problema probavati i puno teže terene od isušene blatne kaljuže

Pritom uz mogućnost lagodnog savladavanja i onih dubokih kaljuža i iznimno strmih uspona Kymco UXV 500 može podnijeti i impresivne bočne nagibe, te ga kao takvog u slijedejnu travu koje ostavljaju vrhunski četverocikli klasične izvedbe ograničavaju samo njegove nezgrapne vanjske dimenzije. Primjerice, sa svojom čeonom površinom veličine 1.500 x 1.850 mm UXV 500 je za 277 mm širi i čak 616 mm viši od MXU-a 500, s kojim dijeli mehaniku. Isto tako, moglo bi se lako zaključiti da će na ime svojeg 617 mm dužeg osovin-skog razmaka puno lakše nasjesti na prepreku, no tu stvar dobrim dijelom spašava za 80 mm veća minimalna udaljenost od tla.

Sve u svemu, s Kymcom UXV 500 se možda nećete provući kroz neku guštaru ili uski klanac koje će četverocikl proći s lakoćom, ali ćete zato uživati u zavidnoj udobnosti, što zbog solidno izvedenih sjedala, što zbog toga jer dobro usklađen ovjes bez ikakvih udaraca ili buke upija većinu neravnina, te tako ostavlja dojam kvalitetno izvedenog vozila. Uz iznimno jednostavno upravljanje, koje i potpunim početnicima omogućuje ulazak u off-road avanture, tu je i naglašena praktičnost koja proizlazi ne samo iz stražnjeg sanduka izvedenog u formi "kipera", već i iznenađujuće velikog prtljažnika skrivenog ispod plastične prednje haube,

kojoj možemo zamjeriti samo to da se donekle nespretno zatvara.

Bez obzira na taj detalj, završna obrada je vrlo dobra, a ista bi se ocjena mogla dati i kočnicama, koje se bez većih problema nose s težinom i performansama ovog UTV-a. Zapravo, ako ga gledamo unutar granica klase kojoj pripada, UXV 500 ima iznenađujuće malo mana. Na tržištu postoje i i uzbudljiviji i korisniji modeli, no ovaj je Kymco i svojim općem ustrojem i svojom zapreminom smješten taman negdje u zlatnu sredinu UTV ponude, te kao takav uspješno kombinira zabavu u vožnji s praktičnošću primjene (ako vam je do nje uopće stalo). UXV 500 je negdje u sredini i kada je u pitanju cijena, iako sa istaknutih 76.615 kn nipošto nije jeftin. Daleko od toga. Da, svjesni smo da je to brkanje ne samo krušaka i jabuka, već i voća i povrća, no za manje ćete novce dobiti i Ladu Nivu i to ne bilo kakvu, nego onu bogatije opremljenu s kukom i klima uređajem.

S druge strane, kod UXV-a 500 vam klima uređaj uopće ni ne treba, dovoljno je da samo malo jače pritisnete polugu gasa pa da vam prozračna karoserija uz bitno bolju preglednost terena omogući i uživanje u vjetru (ispod kacige), te neposrednom kontaktu s florom i faunom. To što ste pritom tek manjim dijelom zaštićeni od vode, blata i atmosferskih nepravilnosti sasvim je

u skladu sa sve češćim vapajima "zelenih" o potrebi čovjekovog vraćanja prirodi. Doduše, nekako slutimo kako pritom nisu baš mislili na to da u tu svrhu koristite vozilo s pogonom na sve kotače, no isto tako pretpostavljamo da je to samo zato jer nisu imali prilike uživati za antipatičnim upravljačem ovog simpatičnog Kymca. ■

#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jednocilindrični, četverotaktni
<b>Obujam:</b> 498,5 ccm
<b>Provrt x hod:</b> 92 x 75 mm
<b>Odnos kompresije:</b> 10,5:1
<b>Tip razvoda:</b> 2 bregaste osovine i 4 ventila
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> rasplinjač
<b>Spojka:</b> automatska
<b>Mjenjač:</b> CVT, reduktor, hod unazad, uključiv pogon na sve kotače, blokada diferencijala, kočenje motorom
<b>Ovjes:</b> nezavisan ovjes, naprijed i straga dvostruka poprečna ramena, hod 190 mm
<b>Završni prijenos:</b> kardan
<b>Gume:</b> prednje 25x8-12, stražnje 25x10-12
<b>Kočnice:</b> naprijed dva diska promjera 202 mm, straga jedan disk promjera 200 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.870 mm, širina 1.500, visina 1.850 mm, osovinski razmak 1.910 mm, visina sjedala 805, suha težina 525 kg (228 kg sprijeda i 297 straga), težina sa svim tekućinama 560 kg, nosivost 350 kg, udaljenost od tla 310, radijus okretanja 4.060, maksimalan uspon 27,4°
<b>Deklarirano:</b> maks. snaga 17 KS (12,5 kW) pri 5.500 okr/min, 26 Nm pri 4.000 okr/min (33 KS (pri 6.500 okr/min, 39 Nm pri 5.500 okr/min u verziji bez blokade)
<b>Spremnik goriva:</b> 32 l

<b>+</b> terenske sposobnosti, mogućnost registracije, lakoća upravljanja, dizajn, ručica mjenjača, pretinac za prtljagu, kvaliteta izrade
<b>-</b> cijena, sigurnosni pojas



Između nostalgичnih stražnjih svjetala prekrivenih prozornom plastikom nalaze se preklopiva vratašca koja olakšavaju istovar tereta

POGLED NA KONKURENCIJU	Tip agregata	Zapremina	Maks. snaga bez blokade / s blokadom (KS - okr/min)	Suha masa (kg)	Nosivost - ukupna / prtljažnik (kg)	Osovinski razmak (mm)	Dužina x širina (mm)	Spremnik goriva	Mog. reg.	Cijena
Kymco UXV 550	1 cilindar, DOHC 4V	498,5 ccm	33 - 6.500 / 17 - 5.500	525	350 / 190	1.910	2.870 x 1.500	32 l	da	76.615 kn
SP KING 700 4x4 UTV	1 cilindar, SOHC 5V	686 ccm	38 - 5.500 / 18 - 5.500	524	300 / 150	1.890	3.010 x 1.460	25 l	da	cca. 65.000 kn
Yamaha Rhino 700	1 cilindar, SOHC 4V	686 ccm	-	510	- / 181	1.670	2.885 x 1.385	30 l	ne	cca. 90.000 kn