

test

# Kymco Downtown 300i

Kymco Downtown 300i je novi maxi skuter ovog proizvođača koji već i na prvi pogled nudi baš sve što se od ove klase očekuje, a i ispod svoje robusne vanjšine krije još poneko ugodno iznenađenje. Odlikuje se suvremenim i svježim dizajnom koji dobrim dijelom skriva novi pogonski agregat, najsnažniji u klasi



# Skuter za sve prigode



Ukupnim dimenzijama je Kymco Downtown 300i jedan od većih skutera u svojoj klasi



Atraktivan dizajn rasvjetnih tijela čine Downtown vrlo osebnijim



Ploča s instrumentima vrlo je lako čitljiva i nudi sve informacije koje bi vozaču mogle biti korisne

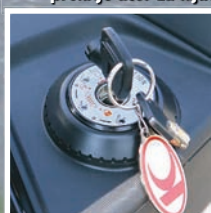


Usprkos pozamašnim dimenzijama, Downtown se s neobičnom lakoćom probija kroz gradske gužve



Prekidači na ruckama upravljača su standardno smješteni

Brava posjeduje dodatnu zaštitu kojom se u potpunosti prekrije utor za ključ



PIŠE: **KREŠIMIR PRAŠNIČKI**  
FOTO: **MARKO GUZINA**

Uz Xciting 300Ri, koji smo testirali u 97. broju Moto Pulsa, Kymco od ove godine u svojoj ponudi ima još jedan maxi skuter zapremine do 300 kubičnih centimetara. No, dok je Xciting 300Ri cijelom svojom pojavom - pa ako baš hoćete i samim imenom koje sadrži slovo R, neizbježno za sportske motocikle - nastojao promatraču nametnuti svoj sportski duh teško spojiv s klasom maxi skutera, Downtown vizualno ipak ima malo umjereniji pristup i oslanja se prvenstveno na eleganciju kojom jednostavno zrači unatoč svojoj masivnosti. To će reći da je Downtown skuter nove generacije, svježeg i suvremenog dizajna, koji više ne traži svoj identitet, već savršeno slijedi sve osnovne smjernice ove klase te će se kao takav zasigurno već na prvi pogled svidjeti svim zaljubljenicima u ovu klasu prometala.

Masivna prednja maska agresivno je zašiljena da bi se postigla što bolja aerodinamička svojstva, a njezinim središnjim dijelom dominiraju dva uzdužno postavljena svjetla oštih i maštovitih geometrijskih linija. Završetak maske čini doista veliki vjetrobran, koji u vožnji pruža doista besprijekornu zaštitu od prirodnih elemenata svih vrsta. Sjedalo predstavlja sam vrhunac ponude što se udobnosti tiče i definira ravni i opušteni položaj sjedenja, kako za vozača, tako i za suvozača. Istodobno grba koja odvaja vozački od suvozačkog dijela sjedala pruža savršeno dobar oslonac za donji dio leđa i tako jamči prelaženje velikog broja kilometara bez pretjeranog zamaranja vozača. Jedina negativnost koju vidimo u takvom dizajnu sjedala je što vozaču zapravo ne daje previše

prostora da sam odabere položaj koji mu odgovara, već ga zapravo određuje svojim oblikom. Iako mu većina vozača neće naći nikakvu zamjerku, oni doista visoki vjerojatno će se požaliti da su prisiljeni sjediti preblizu upravljaču.

S druge strane, upravljač je dovoljno visok i širok da ni košarkašima o njega neće zapinjati koljena, a podnica je izuzetno prostrana, unatoč središnjem grebenu u kojem je skriven spremnik goriva zapremine 12,5 litara. Suvozač za svoje noge ima rezerviran istaknuti i odvojeni dio podnice, tako da ni u kojem trenutku ne ometa vozača, a istodobno ni njegova udobnost ni na koji način nije narušena, za što se dodatno brinu udobno profilirani rukohvati.

### Prtljažni prostor snova

Nedavno smo ostali oduševljeni prtljažnim prostorom koji nam je ponudila Yamaha X-Max 250 kada smo je testirali u 105 broju Moto Pulsa. No, nakon druženja s Kymcom Downtownom 300i možemo bez imalo grižnje savjesti reći da je Yamaha dobila opasnu konkurenciju. U praktični i žaruljicom dobro osvijetljeni prostor ispod sjedala tako ćete bez ikakvih problema smjestiti dvije integralne kacige i još pokoju sitnicu, dok ćete u pretinac ispod prednje maske i upravljačke ploče s lakoćom smjestiti dokumente, a možda i mobitel, za čije je punjenje predviđena praktična utičnica unutar samog pretinca.

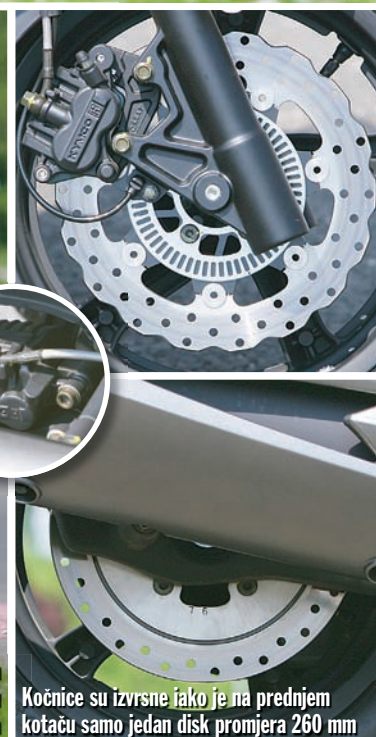
Doista, prostora je toliko da se ne bismo libili ovim skuterom otisnuti i na put od nekoliko tisuća kilometara. Udobnost i zaštita od prirodnih elemenata su u najmanju ruku na razini najraskošnijih touring motocikala, a prtljažni prostor je toliko prostran da u njega možete smjestiti dovoljno stvari za čitav godišnji odmor za vas i



Vozačko sjedalo nudi izvrstan oslonac za donji dio leđa



Visoki vjetrobran nudi izvrsnu zaštitu od vjetra



Kočnice su izvrsne iako je na prednjem kotaču samo jedan disk promjera 260 mm



Težina ovog velikog skutera je nemalih 179 kilograma

vašu bolju polovicu (ukoliko nije previše zahtjevna, naravno).

U vožnji je sve podatke moguće iščitati na stilski vrlo korektno izvedenoj ploči s instrumentima, koja se sastoji od analognih brzinomjera i mjeraca broja okretaja, dok je između njih smješten displej od tekućih kristala koji sadrži podatke o temperaturi motora, količini goriva u spremniku, prijeđenoj kilometraži i sl. Za osobito dobar estetski dojam brinu se i rubovi svih instrumenata koji su presvučeni kromom. Dobrim dojmom inače odiše i ostatak ovog skutera, koji se može pohvaliti doista besprijekornom završnom obradom i oku ugodnom vanjšinom. Istini za volju, ta vanjšina je izdašnih dimenzija, što se dobrim dijelom odrazilo i na Downtownovu težinu od 179 kilograma bez goriva i ostalih tekućina, iz čega bi se u prvu ruku mogao izvući zaključak da performanse ovom skuteru nisu jaka strana. No, taj bi zaključak bio pogrešan, budući da srce ovog skutera čini posve novi četverotaktni pogonski agregat s direktnim ubrizgavanjem goriva.

### Najsnažnija 300-ica na tržištu

Za razliku od agregata od 270 ccm koji se nalazi na Xcitingu 300 Ri, dosadašnjoj glavnoj Kymcovoj uzdanci u ovoj klasi, u novi Downtown se ugrađuje posve novi, snažniji i uglađeniji pogonski agregat. Njegov jedan cilindar zahvaljujući vrijednostima provrta i hoda od 72,7 x 72 mm ostvaruje radnu zapreminu od 299 ccm, a omjer kompresije iznosi 10,8:1. Zahvaljujući povećanoj zapremini te još pokojem poboljšanju mehaničkih rješenja, snaga koju novi Downtown 300i razvija je poštovanja vrijednih 30 KS pri 8.000 okr/min, dok je okretni moment jednako respektabilan i iznosi 33,9 Nm pri 6.500 okr/min. To je bilo dovoljno da na našem testu izmjerimo najveću maksimalnu brzinu od 135 km/h, dok se pritom kazaljka na brzinomjeru zaustavila tek malo iznad brojke od 140 km/h, što govori u prilog i preciznosti Kymcovih instrumenata.

Istini za volju, težina je utjecala na Downtownove performanse, iako ne toliko na maksimalnu brzinu koliko na ubrzanja, koja i nisu tako impresivna. Tako smo do brzine od 100 km/h ubrzali za 11.097 sekundi, dok smo s primjera radi s gradskim skuterima Piaggio grupacije koje smo testirali u 104 broju Moto Pulsa do 100 km/h bili brži od dvije do tri sekunde. Da ne bi ispalo da sada miješamo kruške i jabuke, reći ćemo da su od našeg putnika na duge pruge minimalno opremljeni gradski skuteri bili lakši nekih 20 do 30 kilograma, što uvelike utječe na ubrzanja. No ipak, Kymco ima doista snažan pogonski agregat, pa vjeruje-

mo da bi i uz dodatnu težinu situacija bila bolja po njega da mu je završni prijenos barem malo kraći. Mislimo da se na taj način ne bi izgurilo previše na krajnjoj brzini, a ubrzanja bi mu bila znatno konkretnija. Ovakvo moramo poštovati volju njegovih tvoraca, koji su se odlučili podariti mu nešto veću krajnju brzinu, a vrlo vjerojatno i manju potrošnju goriva nauštrb malo slabijih ubrzanja.

Gledano u cjelini, pogonski agregat je vrlo pozitivan korak prema naprijed, no ipak nije ono najimpresivnije na novom Kymcu Downtown 300i. Od samih performansi više nas se dojmila lakoća kojom ih podnosi ciklistika ovog maxi skutera. Prednja guma je u dimenzijama 120/80-14, a stražnja 150/70-13, što možda i ne djeluje kao osobito sigurno rješenje za relativno velike brzine koje je Kymco u stanju postići, no kada jednom dođete do maksimalnih 135 km/h, vjerujemo da ćete ostati ugodno iznenađeni stabilnošću kojom Downtown upija sve, pa i one najveće neravnine.

Još veći dojam na vas će vjerojatno ostaviti lakoća kojom ovaj gotovo 180 kilograma težak skuter izvodi i najzahtjevnije manevre, bilo da se radi o velikim ili o malim brzinama. U gradskoj vrevi je živahniji i od mnogih znatno manjih skutera, a vozač vrlo lako može procijeniti širinu oplata, što omogućava vrlo lako i intuitivno probijanje kroz gust promet. Čak i ukoliko u toj jurnjavi pretjerate, brzo i sigurno će vas zaustaviti snažni kočioni sklop, koji čine jednostruki disk promjera 260 mm na prednjem i 240 mm na stražnjem kotaču. Upravo je nevjerojatno kako je samo jedan disk na prednjem kotaču ovog prilično teškog skutera sasvim dovoljan za brzo i precizno zaustavljanje, dok kod nekih konkurentskih proizvoda ni dvostruko snažnije kočnice, pa čak i one potpomognute ABS-om, nisu u stanju pružiti ni približno dobar učinak.

Ukupan dojam koji Downtown ostavlja na svoje vozače je vrlo pozitivan, a navedeni nedostaci kao što su slabija ubrzanja ili nešto veći gabariti zapravo su trivijalni kada se usporede sa svim pozitivnim osobinama koje Downtown nosi sa sobom. Možda bismo kao još jedan nedostatak mogli navesti i nemalu cijenu od 39 tisuća kuna, s kojom je Downtown zauzeo jedno od vodećih mjesta u ovoj klasi, no za taj novac kupac doista dobiva jedan kompletan proizvod, funkcionalan u svakom pogledu i nadasve praktičan u svakodnevnoj upotrebi. Bilo da se njime namjeravate otisnuti na dalji put ili ga kanite koristiti kao svakodnevno gradsko prometalo, Downtown će ispuniti sva vaša očekivanja. U to možete biti sigurni. ■

U izdašan prtljažni prostor pod sjedalom bez problema je moguće smjestiti dvije integralne kacige



## Downtown

### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jednocilindrični, četverotaktni
<b>Obujam:</b> 299 ccm
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko
<b>Spojka:</b> automatska centrifugalna
<b>Mjenjač:</b> CVT
<b>Okrvir:</b> čelični cjevasti
<b>Ovjes:</b> teleskopska vilica; straga agregat kao ovješeni element s dva amortizera
<b>Gume:</b> prednja 120/80-14, stražnja 150/70-13
<b>Kočnice:</b> naprijed disk promjera 260 mm, straga disk 240 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.200, širina 800, visina sjedala n.d., osovinski razmak 1.545, težina 179 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 30 KS (22 kW) pri 8.500 okr/min, zakretni moment - 33,9 Nm pri 6.500 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 12,5 l

- + udobnost, zaštita od vjetrova, brzina, okretnost, prtljažni prostor
- veličina, slabija ubrzanja, cijena



U spremnik goriva stane 12,5 litara



Dodatno spremište za sitnice ispod upravljača sadrži utičnicu za mobitel



Kvalitetno zaštićeni ispušni sustav proizvodi i uhu ugodan zvuk



Podnica za suvozača



Maštovito izvedeno prednje svjetlo



S obzirom na svoju težinu, Kymco Downtown 300i je nevjerojatno okretan u vožnji