

# Kymco 125 Downtown

Prije nekoliko brojeva testirali smo Downtown 300i, novi Kymcov maxi skuter koji nas je oduševio gotovo svime što je nudio u svojoj pozamašnoj pojavi. No Downtown dolazi i u izvedbi s točno upola manjim pogonskim agregatom, koji - iako će njegove performanse rijetko koga ostaviti bez daha - zapravo predstavlja vrlo razumnu opciju za svakoga kome brzina nije najvažnija stvar u životu



CIJENA  
32.025 KN

# Mali veliki Kymco



Usprkos agregatu radne zapremine od svega 125 ccm, nikako se ne može reći da je Downtown 125 mali skuter



Bez obzira na svoju širinu, ovom Kymcu voznja kroz gradske guzve ne pada teško



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

**K**ymco Downtown 300i predstavlja sam vrh ponude koju u svojem prebogatom asortimanu nudi ovaj tajvanski proizvođač. Odlikuje se vrlo dopadljivim i suvremenim, donekle agresivnim dizajnom, koji je usto upotpunjen i izuzetno iskoristivim i prostranim prtljažnim prostorom, a za kraj je tu i pogonski agregat nove generacije, koji iz 300 kubičnih centimetara radne zapremine izvlači čak 30 konjskih snaga. U snazi je, dakle, nadmašio i svemoćni Piaggio agregat, a i po svojoj je opremi posve ravnopravan sa svime što se trenutačno nudi na tržištu, ako ne i bolji. Radi se o kvalitetnom skuteru, a kvaliteta se plaća, pa ćete stoga za Downtown 300i morati izdvojiti nemalih 39 tisuća kuna. Ukoliko je to ipak previše za vaš kućni proračun u ova teška recesijska vremena ili ukoliko jednostavno ne vidite stvarnu potrebu za tako snažnim agregatom, Kymco za vas u ponudi ima još jedan model Downtowna, koji nudi sve pogodnosti svoga većega brata osim njegovih superiornih performansi. Kymco Downtown 125i je fizionomijom identičan svome većem bratu

blizancu, no njegovo srce čini pogonski agregat upola manje zapremine, pa iako bi se možda moglo zaključiti da zbog toga Downtown 125i automatski donosi upola manje zabave, nije baš tako. A ukoliko se odlučite za manjeg Downtowna, vašoj odluci u prilog ide i razumnija cijena, manja za ravno sedam tisuća kuna.

**Vanjština je taština?**

Vanjskim se izgledom Downtown 125i gotovo ni po čemu ne razlikuje od jačeg modela s agregatom radne zapremine 300 kubičnih centimetara. Čak su i plastični poklopci pogonskih agregata na oba skutera izvedeni skoro identično i osim odabirom boja dijela tih istih poklopaca, kao i neupadljivom oznakom 125i na oplatama, manji Downtown uistinu ničim ne odaje svoj pravi identitet. Najuočljivija vizualna promjena krije se s desne strane skutera, u prigušivaču ispušnog sustava, koji je na Downtownu 125i manjih dimenzija i izmijenjenog dizajna. A ako baš želimo tražiti dlaku u jajetu, možemo je naći i na ploči s instrumentima. Ona, doduše, ima isti dizajn s analognim brzinomjerom i mjeracem broja okretaja, između kojih je smješten centralni digitalni mali ekran s podacima o temperaturi motora, količini goriva u spremniku i ostalim korisnim podacima, no razlika je u tome da na modelu Downtown 300i brzinomjer ide do brojke od 180 km/h, dok se kod modela Downtown 125i zaustavlja na 140 km/h. Možda ne djeluje kao bog zna što, no većina proizvođača nastoji na sve moguće načine smanjiti troškove proizvodnje, a to znači da se trude da njihovi proizvodi koriste što veći broj zajedničkih dijelova. Činjenica da je Kymco ostavio isti



Instrumenti i prekidači na upravljaču su gotovo u potpunosti preslikani s većeg modela, Downtowna 300i



Tako se to radi. I jedan disk promjera 260 mm može biti dovoljan za vrhunska zaustavna svojstva



Aerodinamička zaštita je besprijeborna





Spremnik goriva zapremine 12,5 litara smješten je ispod upravljača

Užitak u vožnji Downtowna 125 po otvorenim cestama je doista vrhunski. Ovakvo dobre vozne osobine nemaju ni neki renomirani motocikli

dizajn ploče s instrumentima, ali na Downtown 125 ugradio drugu skalu brzinomjera, govori o tome koliko su pozornost posvetili detaljima.

Po ostatku svoje vanjštine Downtown 125i i 300i ni u čemu se ne razlikuju. Možda se čini pretjeranim jedan skuter čiji radni agregat ima zapreminu samo 125 kubičnih centimetara svrstavati u klasu maksimalni mogući prtljažni prostor, dok je sama snaga pogonskog agregata uvijek donekle svrstana u drugi plan. Istina, performanse same po sebi nikada nisu naodmet, ali prije svega želimo sve ovo maloprije navedeno, inače bismo vjerojatno potražili neki skuter čija orijentacija više naginje na sportsku stranu. A ako je doista tako, Downtown 125i nas ni po čemu neće razočarati.

Naime, njegova je aerodinamička zaštita od vjetra doista besprijekorna, s više nego izdašnim prednjim vjetrobranom i oplatama koje vozača osim od vjetra sasvim pristojno štite i od ostalih prirodnih elemenata, tako da će na Downtownu vjerojatno biti manje izložen kiši nego na većini ostalih skutera iste orijentacije.

Udobno sjedalo pozamašnjih dimenzija također pruža vrhunsku razinu komfora, a ujedno nudi i vrlo dobar oslonac za donji dio leđa, tako da ni duža putovanja ne izazivaju preveliki umor kod vozača. Jedinu zamjerku na tako oblikovano sjedalo možemo uputiti činjenici da zbog svoga oblika definira položaj sjedenja i vozač tu nema previše prostora za prilagođavanje. No, prednost je u tome što je za takvo što niti nema pretjerane potrebe, budući da su Kymcovi dizajneri odradili izvrstan posao kada su određivali Downtownovu ergonomiju. Suvozač će također imati sasvim pristojan životni prostor, smješten na samo za njega odvojenom dijelu sjedala i s izdvojenim osloncima za noge, pa iako neće uživati u istoj razini udobnosti kao vozač, ipak će mu na Downtownu biti udobnije nego na mnogim drugim skuterima u ovoj, ali i u bilo kojoj drugoj klasi.

A ono što će i vozači i suvozači cijeniti više od svega zasigurno će biti doista golemi prtljažni prostor, dovoljan za smještaj dvije velike integralne kacege i tko zna čega sve ne. A za sitnice je tu i nezaobilazni pretinac smješten ispod lijeve ručke upravljača.

#### Uglađena 125-ica

Srce Downtowna 125i čini njegov pogonski agregat, četverotaktni tekućinom hlađeni jednocilindraš radne zapremine ravno 125 kubič-

nih centimetara. Provrt cilindra je 54 mm, hod klipa 54,5 mm, a omjer kompresija iznosi 11,2:1. Downtown 125i razvija točno upola manje snage od svog brata blizanca s dvostruko većim motorom, što će reći da ovdje govorimo o 15 konjskih snaga, koje se razvijaju pri ravno 9.000 okr/min, dok najveći okretni moment koji razvija Downtown 125i iznosi 12,6 Nm pri

7.000 okr/min. Ti podaci ne djeluju osobito uvjerljivo, osobito ako uzmemo u obzir da je Downtown težak 167 kilograma, samo 12 manje od svog dvostruko snažnijeg brata blizanca, ali kao što smo to već nekoliko puta spomenuli u ovom tekstu, nije sve u sirovim performansama. Ipak, valja spomenuti da od Downtowna 125i ne trebate očekivati previše. Maksimalna brzina koju smo mu izmjerili na našem testu iznosila je 108 km/h, dok je brzinomjer istodobno pokazivao da se krećemo brzinom od 120 km/h. Možda ćete pomisliti da to i nije nešto, ali manji Downtown nije ni zamišljen za obaranje brzinskih rekorda. Ali zato smo ostali i više nego ugodno iznenađeni svime ostalim što nudi u vožnji. Naime, koliko god da nas je Downtown 300i oduševio svojim voznim osobinama kad smo ga imali na testu u 107. broju Moto Pulsa, Downtown 125i je u vožnji zavojitim cestama u stanju pružiti još više. Zahvaljujući komponentama ovjesa koje su identične onima na Downtownu 300i, a koje na prednjem kraju skutera uključuju teleskopsku vilicu s cijevima promjera 37 mm i hoda 110 mm, dok su straga smještene dva amortizera hoda 100 mm, Downtown 125i još lakše podnosi sve neravnine i izuzetno je stabilan u zavojima, bilo da govorimo o sporim gradskim uličicama ili otvorenoj cesti. Međuosovinski razmak od velikih 1.553 mm začudo nema pretjerano nepovoljan utjecaj na okretnost, a istodobno jamči veliku stabilnost. Kočnice, koje su također dimenzionirane za snažniji agregat, ovdje su iz istog razloga još uvjerljivije. Na prednjem je kotaču smješten jedan disk promjera 260 mm, dok je straga također disk, no posve razu-



Težina manjem Downtownu iznosi 167 kilograma





Suvremene i agresivne linije pospješuju vizualni dojam



Udobno sjedalo ostavlja dovoljno mjesta i za vozača i za suvozača



Na rasvjetnim tijelima se nije stjedjelo



Podnica je prostrana i omogućava vrlo udoban smještaj nogu



Prtljažni prostor je jedan od najvećih koji ćete pronaći na bilo kojem skuteru



Ispušni sustav jedan je od manjih detalja po kojima se Downtown 125i vizualno razlikuje od svog brata blizanca s motorom od 300 ccm

mljivo manjeg promjera, točnije 240 mm. Izvršne su zaustavne snage, a još više oduševljava mogućnost njihovog doziranja. Na izvršne vozne osobine ovoga skutera povoljno utječe i odabir guma koje je proizvođač odlučio montirati na Downtown 125i. Kenda pneumatici u dimenzijama 120/80-14 na prednjem i 150/70-13 na stražnjem kotaču vrlo se dobro

ponašaju na svim vrstama asfalta, od grubih međugradskih prometnica pa sve do skliskih ulica na kakve često nailazimo u hrvatskim gradovima. I iako te gume nisu svemoguće, pružaju sasvim dovoljnu količinu povratnih informacija, tako da vozač u svakom trenutku zna kako će skuter reagirati na otvaranje gasa ili koliko snažno može pritisnuti kočnice prije nego što

će se kotači zablokirati, a na zavojitim dionicama ćete vrlo brzo steći takvo povjerenje u njih da ćete se bez problema spuštati u nagibe kakvi su primjereniji sportskim skuterima, a ne onima turističke orijentacije, kojima pripada i naš testni Kymco.

Downtown 125i definitivno ne predstavlja vrh ponude maks skutera. Kad već govorimo o maks skuterima,

u borbi za naslov najboljega u toj klasi mnogo više izgleda imao bi njegov snažniji brat bliznac. No Downtown 125i predstavlja vrlo dobar kompromis između uloženog i dobivenog, pa ako vam performanse nisu najvažnija stavka pri odabiru vašeg ljubimca na dva kotača, naše je mišljenje da vas ovaj proizvod s Dalekog istoka ničim neće razočarati. ■

#### TEHNIČKI PODACI

**Motor:** jednocilindrični, četverotaktni

**Obujam:** 125 ccm

**Hlađenje:** tekućinom

**Paljenje:** elektronsko

**Napajanje:** elektronsko ubrizgavanje

**Spojka:** automatska centrifugalna

**Mjenjač:** CVT

**Okvir:** čelični cijevasti

**Objes:** teleskopska vilica s cijevima  $\varnothing$  37 mm, hod 110 mm; straga agregat kao obješeni element s dva amortizera, hod 100 mm

**Gume:** prednja 120/80-14, stražnja 150/70-13

**Kočnice:** naprijed disk promjera 260 mm, straga disk 240 mm

**Dimenzije (u mm) i težina:** duljina 2.205, širina 815, visina sjedala n.d., osovinski razmak 1.553, težina 167 kg

**Deklarirano:** snaga - 15 KS (11 kW) pri 9.000 okr/min, zakretni moment - 12,6 Nm pri 7.000 okr/min

**Spremnik goriva:** 12,5 l

**+** udobnost, zaštita od vjeta, stabilnost, okretnost, prtljažni prostor

**-** veličina, slabija ubrzanja

Iako je agregat slabijih performansi, užitak u vožnji nimalo nije umanjen

