



# Na visokom kotaču

Kao što se za ljude kaže da žive „na visokoj nozi“, činjenica da je ovaj Kymco opremljen kotačima većeg promjera svakako mu ide u korist, a ne odmaže ni podatak da ga pogoni živahni dvotaktni agregat

PIŠE I SNIMA: MARKO GUZINA

U svijetu motocikala postoji bezbroj različitih tumačenja iste teme ili kategorije, ali u klasi skutera zapremine do 50 kubičnih centimetara razlike su još upečatljivije zbog priličnih ograničenja koja određuju ova vozila. Kao suprotnost malenim skuterima čiji kotači često imaju promjer tek 10 ili 12 inča, Kymco Agility City donosi prilično izdašne gabarite koji nikako ne narušavaju okretnost i pokretnost, ali zato vozačima pružaju više prostora i stabilnosti zahvaljujući većim kotačima. U kombinaciji sa solidnim dvotaktnim

agregatom te kvalitetom i serijskom opremom na zavidnoj razini možemo zaključiti da je skuter koji ovom prilikom testiramo jedan od zanimljivijih konkurenata u klasi. Evo i detaljnijeg osvrtu na njegove kvalitete.

### Zgodan mališan

Vjerojatno ovaj Kymco neće poslužiti kao dio scenografije na nekoj od „presudnih“ modnih revija današnjice, jer toliko elegancije i stila ne posjeduje, ali u svijetu skutera i njihovih ležerno odjevenih korisnika zaslužuje dobre ocjene za izgled. Vizualno se ovaj model ne razlikuje značajnije od ostalih Agility City modela opremlje-

nih kotačima većeg promjera, bilo da se radi o inačicama s četverotaktnim agregatima veće ili manje zapremine.

Cijeli izgled je vrlo vješto zaokružen u cjelinu i prepoznatljiv, pa iako nije nametljiv, ovaj Kymco je ugodan pogledu. Za pohvalu su svakako naplatci od lakog lijeva s pet dvostrukih krakova, čiji moderan i čist dizajn služi na ponos osobama koje su bile zaslužne za njihovo oblikovanje. Prednji blatobran daje dašak sportskog duha, a prednje oplate s ugrađenim pokazivačima smjera te pomalo agresivnim svjetlom zaslužne su za dinamičan i prepoznatljiv izgled skutera. Baš kao i retrovizori,



Kontrolni instrumenti linijama prate kuteve koji prevladavaju na skuteru dok su prekidači

na upravljaču standardnog oblika, a ključevi očito nisu izrađeni samo za europsko tržište



Agility City je pristao skuter nenametljive, ali ugodne pojave



Pretinac za sitnice može primiti doista samo to, sitnice



Uska silueta garantira lako savladavanje i najgorih gradskih gužvi



Kočioni disk je izdašno dimenzioniran



Pogonska grupa svojim vanjskim izgledom ne donosi iznenađenja

neveliki crni vjetrobran je dobro uklopljen u oblik oplata na upravljaču, na kojem su se smjestili jednostavni, ali solidni prekidači. Kontrolni instrumenti ne predstavljaju renesansu po pitanju dizajna, no smješteni su u okvir koji oblikom podsjeća na neke druge linije na skuteru, pa je poveznica jasna. Jednostavna grafika vozaču prenosi informacije o brzini te količini goriva, a tu je i digitalni sat te nekoliko kontrolnih žaruljica.

Unutarnja strana prednjih oplata riješena je jednostavno, a na logičnom mjestu se na donjoj strani oplata nalazi podnica, koja nije prostrana, ali nudi dovoljno prostora kao i protuklizne dijelove. Na stražnjoj strani podnice smjestili su se oslonci za noge suvozača. Oni nisu pretjerano izdašni, no savršeno služe svrsi - prijevozu suputnika u gradskoj vožnji.

Poredsjedalaprakrivenogsolidnim protukliznim materijalom pružaju se bočne stranice koje svojim oblikom ukazuju na agilnost skutera čije ime

je ispisano na njima. Ispod rukohvata, odnosno nosača kofera, nalazi se jednostavan, pristao sklop stražnjih svjetala, a ovaj Kymco je opremljen i putnim koferom od 30 litara, čija boja odgovara boji skutera.

### „Mirisni“ dvotaktaš

Svjesni smo činjenice da dvotaktni agregati nisu najpovoljnije rješenje iz perspektive ekologije, ali ne možemo se oteti romantičnoj privlačnosti njihovog osebnog mirisa i zvuka. Naravno da nas više vesele sportski „cvaje“, ali niti skuteri nevelike zapremine nam nisu mrski.

Dakle, ako niste zaključili do sada, Agility City 50 2T pogoni dvotaktni agregat i to jednocilindraš zapremine 49,5 kubičnih centimetara. Klip je promjera 39 mm, hod unutar zrakom hlađenog cilindra iznosi 41,4 milimetra, dok je omjer kompresije 7,2:1.

Posao pripreme gorive smjese povjeren je Keihin rasplinjaču promjera 14 milimetara, a tu smjesu u cilin-



Uvjerljiva ciklistika će onima koji žele omogućiti vrlo živahnu vožnju

Podnica nije pretjerano prostrana no nikako nije ni skućena



Kofer u boji skutera dio je serijske opreme, kao i bočni oslonac



Sjedało je prekriveno dobrim materijalom protiv klizanja



Prostor pod sjedalom ne može se pohvaliti golemom zapreminom



Dvotaktni agregat udise živost ovom sposobnom skuteru



dru pali svjećica pogonjena pomoću sustava elektronskog paljenja. Ovaj dio pogonske grupe razvija 3,8 konjskih snaga pri 6.500 okr/min, dok zakretni moment iznosi 4,2 Nm pri 5.500 okr/min, da bi preko automatske centrifugalne spojke navedeno bilo prosljedeno prijenosnom sustavu. Tipično za skutere, kompaktni prijenosni sustav je dio pogonske grupe, a „iznutrice“ mu čini CVT mjenjač. Pogonska grupa istovremeno služi i kao oscilirajući dio stražnjeg ovjesa koji se ljulja prema zamislama jednog

podesivog amortizera, s tim da hod stražnjeg ovjesa iznosi 95 milimetara. Kada smo već na toj strani skutera, dodajmo kako stražnja guma ima dimenzije 120/80-16, dok stražnji kotač po potrebi zaustavlja bubanj kočnica promjera 127,5 milimetara.

Na suprotnom kraju skutera na međuosovinskom razmaku od 1.335 mm se smjestio prednji kotač s kočionim diskom promjera 260 milimetara te gumom dimenzija 100/80-16. Sve to je pričvršćeno na teleskopsku vilicu promjera 33 milimetra, koja

omogućava hod kotača od 95 mm. Pod sjedalom skutera nalazi se spremnik u koji stane 6 litara goriva, a tu je i izdvojeni spremnik ulja za dvotaktne agregate. Cijeli skuter ima masu od 108 kilograma.

### Pozitivno zatečeni

Želio to netko priznati ili ne, skuteri su jako praktična vozila koja k tome u civiliziranom svijetu uvelike umanjuju zagušenost prometa u velikim gradovima. Kako mi ipak još nismo na toj civilizacijskoj razini, dovoljno je reći da su skuteri tu kako bi korisnicima olakšali svakodnevne vožnje kroz urbana područja.

Kymco Agility City 50 2T čak i u imenu ima „grad“, pa ako je tome vjerovati, njegova prilagođenost metropolama svijeta nije upitna. Čini se da tome možemo vjerovati jer testirani skuter nas je ugodno iznenadio.

Za početak je tu smještaj vozača koji i korisnicima više građe osigurava dovoljno prostora za nesmetan boravak u sjedalu te opušteno savladavanje udaljenosti od jednog do drugog odredišta u gradu. Sjedało nije previše mekano, ali je zato presvučeno materijalom koji se ne kliže, pa zajedno s dobrim oblikom samog sjedala pruža solidan oslonac tijekom vožnje, bilo da se radi o ubrzanjima ili kočenjima. Već smo spomenuli da podnica nije bezobrazno prostrana no ne možemo joj osporiti dovoljno mjesta za smještanje obuće vozača, čak i većeg broja. Istovremeno pred-

nje oplata ne smetaju koljenima, a upravljač vozača postavlja u prilično neutralan i ugodan položaj.

Maleni dvotaktni agregat je odmah po pokretanju spreman za vožnju, a kada se zagrije, performanse mu se dodatno poboljšaju. Ubrzanja mjesta su odlučna, posve tipično za dvotaktne agregate u ovoj klasi, a dosezanje zakonski propisane brzine je žustro. Mjenjač je podešen tako da se dobro iskorištavaju potencijali agregata, s tim da ukoliko želite skinuti blokadu i zakoračiti izvan zakona, možete računati na brzine od kojih 70 km/h.

Zaštita od vjetra nije fantastična jer se ovaj Kymco ne odlikuje širokim prednjim oplatama, no dovoljna je da vozaču koljena zaštiti od hladnoće po hladnom vremenu. Isto tako, ruku na srce, skuteri ove klase nisu ni zamišljeni za prometovanje brzinama koje bi tražile bolju zaštitu.

Ono što naprosto oduševljava jest osjećaj sigurnosti koji Kymco pruža vozaču, što možemo zahvaliti uravnoteženoj ciklistici te kotačima promjera 16 inča. Skuter savršeno drži pravac, neovisno o neravninama kojima je izložen, a ulasci i prolasci kroz zavoj su vrlo precizni, sukladno namjerama vozača. Agility je zapravo toliko vozan, da će vozači skloniji agresivnoj vožnji s njime moći uživati, naravno, unutar granica performansi agregata. Ako je suditi po ciklistici, ovaj skuter će omogućiti naginjanja ograničena tek vjerom vozača u hvatljivost solidnih guma, odnosno centralnog nogara



I vozači višeg rasta pronaći će dovoljno prostora na ovom Kymcu

Lijepi veliki kotači garantiraju stabilnost, a dobre kočnice sigurnost što lako donosi bodove ovom korisnom skuteru



koji je uzak ili bočnog oslonca koji je također dio serijske opreme. Kočnice se uklapaju u temu o osjećaju sigurnosti, jer jedan disk (na čijem promjeru se nije štedilo) te bubanj kočnica straga bez poteškoća usporavaju i na koncu zaustavljaju Kymco.

### As u rukavu

Bilo bi pretjerano tvrditi da je Kymco Agility City 50 2T jedini skuter koji svojim korisnicima riješava problem gradskih gužvi, rastućih cijena goriva i nedostatka parkirnih mjesta,

ali svakao se radi o jednom od modela koji to čini vrlo uspješno.

Vozne osobine svakako su u vrhu klase, a niti performanse koje osigurava ugrađeni agregat neće ostaviti prostora razočaranju, naravno, ukoliko smo očekivanja prilagodili klasi kojoj Kymco pripada. Povrh toga ovaj skuter u Hrvatskoj košta 14.025 kn, u što je uključen i putni kofer, dok će za prošlogodišnji model valjati izdvojiti čak 3.000 manje. Ovim se Agility City u predstavljenoj izdanju svrstava u red skutera koji nude vrlo

povoljan omjer uloženog i dobivenog, a ako uz to imamo u vidu rastuću servisnu mrežu, postaje jasno da se radi o solidnom ulaganju.

Iako dvotaktni agregat troši nešto više od ekvivalentnog četverotaktnog, vjerujemo da je razlika u potrošnji posve opravdana boljim performansama. Pored toga, čak i dvotaktni agregat troši nekoliko puta manje goriva od bilo kojeg automobila, pa uz vrlo niske troškove registracije ukupni troškovi korištenja ostaju više nego prihvatljivi.

Ovom skuteru ugodnog izgleda jedino smo mogli spočitnuti da pod sjedalo ne stane baš previše, što je nedostatak koji je lako otkloniti putnim koferom koji je uračunat u cijenu. Ostaje nam samo zaključiti da je riječ o modelu koji bi trebao biti zanimljiv širokoj populaciji onih koji se ne mogu pomiriti s tim da gradom prometuju sami u automobilima (koji iz dana u dan koštaju sve više), već su spremni odreći se nekih udobnosti u korist visoke razine praktičnosti. ■

### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jednocilindrični, četverotaktni
<b>Obujam:</b> 49,5 ccm
<b>Hlađenje:</b> zračno
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> rasplinjač
<b>Spojka:</b> automatska centrifugalna
<b>Mjenjač:</b> CVT
<b>Okvir:</b> čelični cijevasti
<b>Ovjes:</b> teleskopska vilica 33 mm; straga agregat kao ovješeni element sa jednim amortizerom
<b>Gume:</b> prednja 100/80-16, stražnja 120/80-16
<b>Kočnice:</b> naprijed disk 260 mm, straga bubanj 127,5 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.040, širina 740, osovinski razmak 1.335, težina 108 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 3,8 ks pri 6.500 okr/min, 4,2 Nm pri 5.500 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 6 l

- + okretnost, kočnice, vozna svojstva, izgled, oprema
- prostor pod sjedalom



Prednji dio skutera neće ponuditi puno zaštite od vjetrova, ali pri brzinama za ovu klasu prometala sasvim dosta

