

Test Kymco MXU 400

RAD JE VESELJE

Kymcov radni četverocikl MXU 400 kvalitetan je i iskoristiv stroj za teže poslove, vuču tereta, ali i za sport, rekreaciju te boravak u prirodi

»Tekst Danijel Puljek » Foto GEC » Na test ustupio Cro-Futura

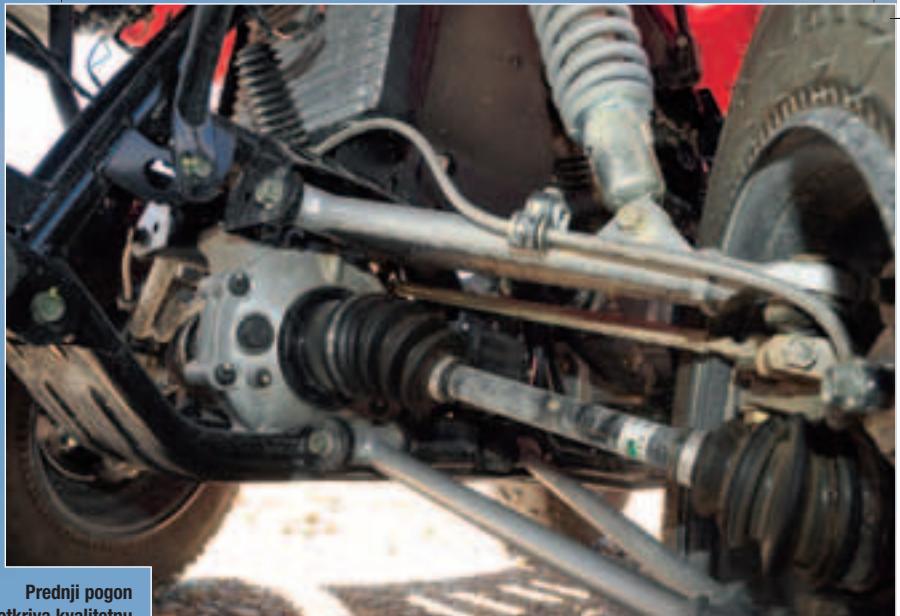
SVE VOZAČE KOJI KONJSKE SNAGE još uvijek koriste u racionalne svrhe, a ne samo za zabavu, svakako će zanimati Kymcov radni četverocikl koji smo bili u prilici testirati. Naime, model MXU 400 smješten je u sredini ponude poznate obitelji radnih četverocikala MXU te bi zahvaljujući obujmu mogao biti idealan kupcima koji imaju stvarne radne potrebe. Uz to, ponuda kvalitetnih radnih četverocikala nije prevelika, a s približnim obujmom za kupnju najčešće se nameće Yamahin model grizzly 350 ili 450 koji je ustvari koncepcijски vrlo sličan MXU-u.

Tako taj model možemo promatrati odvojeno, ali i kao jeftiniju alternativu razvikanijujoj Yamaha. Kymco je u posljednje vrijeme poradio na imidžu, dizajnu i završnoj obradi te tako uz robusnost i pouzdanost kompletirao svoju sliku. Isto tako, MXU 400 je potvrda tog pravca te najprije treba primijetiti solidnu izradu plastičnih oplata, instrumenata, upravljačkih poluga i izdašnih cjevastih prtljažnika i sprijeća i straga. Ergonomija je zadovoljavajuća, posebice ima li se na umu radna namjena, i to da će se u sjedalo sjediti u radnim čizmama, u kabanici po kiši, na nagibima i tko zna gdje još. Stoga veseli jednostavnost površina i povezanost oslonaca nogu i blatobrana te za čitanje jednostavni instrumenti, a uz to dovoljno velikih brojki i simbola. Kada bi hvat nogama u predjelu spremnika goriva bio uži, tada bi i kontrola i upravljivost na neravnom terenu bili lakši.

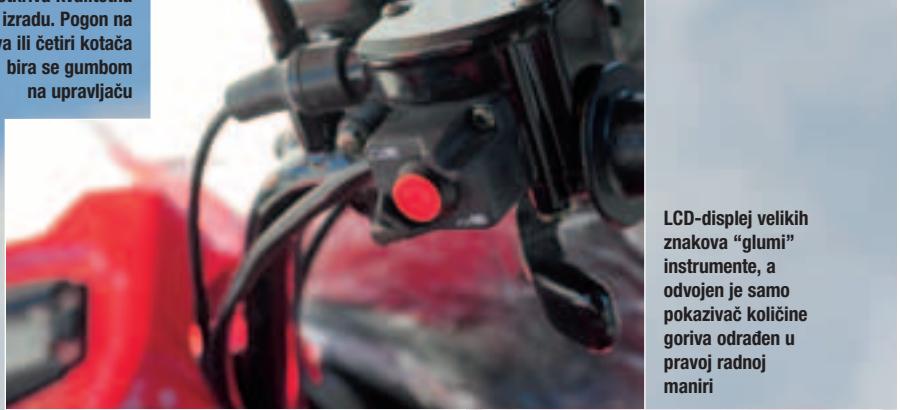
Iako mu to nije primarna namjena, MXU može voziti i suozača na dovoljno prostranom stražnjem dijelu sjedala, no zbog širokih stražnjih blatobrana nogama teško dotiče oslonce nogu te mu je u bržoj vožnji ili na nagibima teže održavati ravnotežu. Od primarnih komandi sve je na svom mjestu, retrovizori su pregledni, poluga parkirne kočnice laka za korištenje, a - budući da se na nju lako može priključiti dodatni reflektor koji se inače najčešće montira na upravljač - treba pohvaliti utičnicu od 12V koja se smjestila tik do instrumenata.

Pod oplatama je, što se pogona tiče, čista klasička, no kod ovjesa to nije slučaj. Naime, MXU ima jedhocilindraš obujma 366 ccm koji preko variometra te kardana i diferencijala pokreće stražnje kotače, a pomoću električnog





Prednji pogon otkriva kvalitetnu izradu. Pogon na dva ili četiri kotača bira se gumom na upravljaču



LCD-displej velikih znakova "glumi" instrumente, a odvojen je samo pokazivač količine goriva odraden u pravoj radnoj maniri

TEHNIČKI PODACI

■ Motor Jednociлиндарски četverotaktni zrakom i tekućinom hlađeni, razvod ventila SOHC, rasplinjač, elektropokretač, variomat, reduktor, diferencijal, mjenjač sa sporohodnim, brzohodnim i hodom unazad
Promjer i hod

81 x 71,2 mm

Obujam

366,9 cm³

Kompresija

9,2:1

■ Snaga

26 KS (19,24 kW)

■ Okretni moment

31 Nm pri 5500 o/min

■ Okvir i ovjes Čelični cjevasti, sprijeda dvostruka A-ramena s dvama amortizerima s mogućnošću podešenja tvrdoće opruge, straga dvostruka A-ramena od čeličnih profila s dvama amortizerima s mogućnošću podešenja tvrdoće opruge

■ Kočnice Sprjeda dva diska promjera 202 mm i kočne čeljusti s jednim klipom, straga disk promjera 202 mm i kočna čeljust s jednim klipom, parkirna kočnica mehanički djeluje na stražnji disk
Kotači i gume Čelični, 24x8-12, 24x10-12

■ Masa i dimenzije Dužina/širina/visina 2108/1102/1192 mm, visina od tla 268 mm, visina sjedala 843 mm, suha masa 275 kg, obujam spremnika 15 litara

■ Boja

crvena

■ Garancija

dvije godine

■ Cijena

50.540 kuna



Za najveći napor pripremljena su dvostruka ramena straga i centralni prihvati za priključke



prekidača na upravljaču se može uključiti pogon na prednjim kotačima. Rad motora je uzoran, a pokretanje na hladno i toplo lako. Također, pomoću reduktora se može birati između brzohodnog i sporohodnog prijenosa te hoda unazad, a primjetno je da je i u jednom i u drugom modu naglasak na snazi, a ne na brzini vožnje. Zato bi brzohodni prijenosni omjer mogao biti i „brži“, jer ovako je - kako bi se krenulo i kasnije vozilo brzinom od 60-80 km/h - potrebno motor dovesti u poprilično visoke okretaje. Također, u određenim režimima vožnje poželjeli smo nešto više snage od deklariranih 26 KS. Ta konfiguracija reduktora uzrokuje velike vibracije i buku, a svi koji moraju prevlajivati veće udaljenosti generirat će i višu potrošnju.

Stoga u sporohodnom modu jeste uistinu spori, no nezaustavljivi s pogonom samo na stražnje kotače. Kada prebacite u mod pogona na sva četiri kotača, zaustaviti vas može tek nasjedanje srednjim dijelom četverocikla na veliko izbočenje ili srušeno deblo, kada kotači ostaju bez trakcije i potreбno je podosta rada tijelom da se stvar pokrene.

No, zaustaviti vas može i gašenje motora i električni kvar koji bi - budući da motor nema mogućnost ručnog pokretanja - iz upotrebe izbacio elektropokretač. Međutim, to nije ništa specifično za MXU i više će mučiti vozače koji taj model odluče koristiti za izlete, rekreatiju i zabavu nego one koji će ga koristiti za rad.

Zato će potonji biti oduševljeni ovjesom. Lako je podosta mekano podešen i pri višim brzinama dovodi šasiju u velike nagibe, a pri kočenju znatno tone sprijeđa. No, u poslu će ta amortizacija činiti čuda. Posebice priključite li straga prikolicu ili neki radni dodatak za koji je prihvrat izrađen u obliku čvrstog pravokutnog profila. Uz to, originalno je riješen središnje postavljen ispuh te stražnja A-ramena od prešanih čeličnih profila.

Valja napomenuti da je šteta što stražnje kućište diferencijala ne nudi „živi“ spoj s kardanskim prijenosom od motora jer bi se tada na MXU moglo dodati pravih alata poput kosilice, freze ili dodatka za usitnjavanje bljinog otpada i drugo. Tako bi to vozilo postalo pravom osnovom na koju bi radnici mogli pridodati bitne nastavke. Kako Kymco trenutačno nema u



ponudi takvu dodatnu opremu, tako je MXU-ova sirova snaga ponajbolja za vuču tereta te teže poslove prijevoza po terenu.

Što se kočnica tiče, funkcioniраju solidno i bez većih problema zaustavljaju masu vozila, a češće dolazi do proklizavanja kotača na klizavjem terenu nego do nemogućnosti da kočnicama zaustavite četverocikl.

Osim toga, zbog podosta izraženog poniranja prednjeg kraja pri kočenju - vozite li na prtljažnicima veći teret - tada je bolje opteretiti stražnji prtljažnik nego prednji.

U konačnici treba reći da ustvari nema velikih nedostataka koji bi potencijalne kupce odgovorili od tog modela, a pokolebiti ih može tek povisoka cijena od 50.540 kuna. Bilo kako bilo, jedno je sigurno - svi koji žele da im rad bude zabava, s izborom MXU-a nipošto neće pogriješiti. ■

Rad je veselje - barem onima koji ga obavljaju uz pomoć Kymcovog modela MXU 400. No, onima koji će ga koristiti samo za zabavu, veselja također neće nedostajati

