

**Test** Kymco super 8 50 2T

# SUPER PROSTRAN

Kymcov model super 8, osim sportskog štihla i obilja prostora za vozača, sad nudi i kapacitetniji i munjevitoj vožnji primjereniji dvotaktni motor

» **Tekst** Danijel Puljek » **Foto** Kristijan Tićak  
» **Na test ustupio** Cro Futura



**IAKO NAM NJEGOVA SPORTSKA SILUETA** nije pred očima bila prvi put, Kymcov skuter zanimljivog imena super 8 ipak je naše poglede podugo zadržao na svojim oplata. Od klasičnog skutera obujma 50 ccm super 8 čini se većim, promjer kotača od 14 cola negdje je između normalnih malih i velikih dimenzija, a sportska vanjšina skrojena je tako da skriva iznimno dobru ergonomiju i dosta vozačkog prostora. Super 8 u svemu je pomalo super, a jedino što mu je dosad nedostajalo bio je dvotaktni motor.

Model super 8 Kymco je predstavio prije dvije godine i u njega ugradio nejak četverotaktni agregat da bi lakše zadovoljio ekološke norme. Iako je oduvijek bio sportski i dinamično oblikovan, s poprilično privlačnom cijenom, nedostatak snage četverotaktnog motora nije bio u skladu s njegovim nastupom. Zbog želje da super 8 postane još zanimljiviji primarno mlađoj populaciji, ali i ostalima koji ga koriste u brdskim i primorskim krajevima s većim nagibima ceste, Kymco za ovu godinu predstavlja dvotaktni model.

Time se dobila gotovo savršena kombinacija već dokazanog zrakom hlađenog dvotaktaša koji je jedan od najzahvalnijih agregata na tržištu uopće i još moderne vanjšine. Da bi se novom modelu dodatno naglasio sportski štih, kotači su obojeni u boju starog zlata, što podsjeća na magnezijeve kotače na sportskim motociklima, donji dio prednje vilice presvučen je folijom zlatne boje te odlično imitira klizno tijelo vilice upside-down, a shema boja dodatno je razigrana.

Sportski oblici oplata nisu spriječili dizajnere da vozačku poziciju učine vrlo prostranom, i to prije svega vrlo niskom i ravnom podnicom te solidnim sjedalom. Upravljač je dobro i visoko postavljen pa ne smeta koljenima, a za gradsku upotrebu odgovaraju uspravan torzo vozača i prema dolje opružene noge, koje su po mjeri i viših vozača. U korijenu upravljača analogni su instrumenti sastavljeni od velikog brzinomjera, pokazivača količine goriva te malenog sata. Za grad dovoljno, ali uz primjedbu na točnost pokazi-

vača količine goriva, koji u „stanje“ rezerve dođe vrlo brzo iako je spremnik otprilike trećinu pun. Uz to, spremnik je obujma samo pet litara, što ponekad nije dovoljno ni za doseg od 200 km. To nas dovodi i do druge zamjerke tom modelu, koja se odnosi na prtljažni prostor pod sjedalom. Zbog klasičnog Kymcovog smještaja spremnika goriva ispod sjedala, a u ovom slučaju i dodatnog spremnika za dvotaktno ulje, pod sjedalo knap stane samo integralna kaciga.

Za razliku od skučenosti ispod njega, na sjedalu je komforno i vozaču i suvozaču, a ovaj drugi na raspolaganju ima sklopive sportske oslonce nogu i dosta dobar rukohvat straga. U vožnji se skuter ponaša uzorno, ponajprije zbog niskog težišta i već klasično tvrdog Kymcovog ovjesa. Zato na pravcu i u nagibima nema previše lelujanja, a ima nešto više stresa na neravnijoj podlozi. Kočnice su na visini zadatka, a prednji disk, osim što je narebran, zbog sportskog štih kočnice vrlo solidno, a slijedi ga i stražnji bubanj. Iako je osjećaj na polugici bubnja nešto spužvastiji, iz iskustva s našim maratonskim skuterom kymcom vitalityjem 50 možemo reći da će bubanj raditi sve bolje kako bude nizao kilometre.

Motor ne treba posebno predstavljati jer se vrti u gotovo svim Kymcovim skuterima koje vidite oko sebe i tako će biti još dugo. Prihvaćanje gasa je dobro kao i potisak u svim okretajima, iako se radi o „zatvorenoj“ verziji. Potrošnja varira od 2,5 do 3,5 litara na 100 km, a iako je za taj tip motora normalna, korisniku se čini višom zbog malog obujma spremnika. U gradskoj vožnji super 8 vrlo je učinkovit i koristan, a zbog niskog sjedala i centralnog oslonca lako će njime manipulirati i vozačice.

Cijena modela super 8 2T je 12.596 kuna, a s obzirom na kvalitete koje je pokazao, ali i ukupnu pozitivnu sliku o Kymcovoj mehanici i pouzdanosti, nije visoka. Ostaje samo preporučiti ga mlađoj klijenteli jer dobro izgleda i jer je natprosječno prostran. Jedina je nedoumica koja ostaje broj 8 u imenu. ■



Prostranost izvana ne znači i prostranost ispod sjedala, gdje jedva stane jet-kaciga



Sportski štih dodatno je naglašen narebranim prednjim diskom. Instrumenti su uzorno pregledni



#### TEHNIČKI PODACI

- **Motor** Jednocilindarski dvotaktni zrakom hlađeni, rasplinjač, elektrostarter, nožni starter, variomat
- Promjer i hod 39 x 41,4 mm
- Obujam 49,5 ccm
- Kompresija 7,2:1
- **Snaga** 3,3 KS (2,6 kW) pri 6500 o/min
- **Okretni moment** 4,9 Nm pri 6000 o/min
- **Okvir i ovjes** Čelični cjevasti, sprijeda klasična vilica, straga amortizer vezan za gibljivo kućište variomata i podesiv po tvrdoći opruge
- **Kočnice** Sprijeda disk promjera 240 mm, straga bubanj promjera 130 mm pokretan mehanički
- **Kotači i gume** Aluminijski, 100/80-14, 120/80-14
- **Masa i dimenzije** Međuosovinski razmak 1340 mm, visina sjedala 785 mm, visina od tla 145 mm, masa suhog vozila 106 mm, kapacitet spremnika 5 litara
- **Boje** crveno-bijela, plavo-bijela
- **Garancija** dvije godine
- **Cijena** 12.596 kuna

