

Kymco Xciting 500

Kymcov prvijenac u klasi maks skutera velike zapremine diči se sportskim dizajnom, komfornim smještajem i bogatom opremom. Ciklistika je solidna, aerodinamična zaštita vrlo dobra, kočnice snažne. Iako po maksimalnim performansama tajvanski "div" ipak malo zaostaje za konkurencijom, u pogledu financija Xciting 500 zato postaje "best buy" u svojoj klasi



Xciting 500 je prvi Kymcov predstavnik u klasi maks skutera

Kosooki div

PIŠE: **BORIS METIKOŠ**

Industrijsko čudo s Tajvana ne posustaje u borbi na tržištu skutera. Naprotiv, svoju porodicu proširuje i maks skuterom Xciting 500, koji ujedno predstavlja i prvi model tvrtke Kymco s motorom većim od 250 ccm. Kao što je već poznato, Kymcovi proizvodi su oduvijek nudili povoljan odnos kvalitete i cijene, a upravo taj odnos karakterizira i novi maks skuter. Osim toga, i nivo završne obrade je na tradicionalno visokom nivou, a skuter i vizualno ostavlja vrlo upečatljiv dojam.

U estetskom smislu Tajvanski maks je vrlo sličan Yamaha T-Max, poglavito ako se pogleda s boka i straga, dok prednji kraj kao da je preuzet sa Grand Dinka. Ruku na srce, ukupni dojam je i više nego dobar. Ukratko, Xciting 500 u sebi objedinjuje najbolje od ova dva spomenuta modela: elegantne i sportske linije u kombinaciji s vrlo visokim

Tajvanski maks odiše sportskim dizajnom, komfornim smještajem i bogatom opremom



Kymco najbolje od sebe daje na otvorenim dionicama gdje do izražaja dolazi njegova stabilnost

CIJENA
39.936 kn

stupnjem luksuza, sigurnosti i udobnosti. Osim masivnih dimenzija udobnosti ovog maksija doprinosi i prostrano, gotovo "kraljevsko" sjedalo, kao i oslonac za leđa vozača podesiv po duljini. Sjedalo je dobro profilirano, ali i tvrde podstavljeno, što će ovisno o primjeni skutera (samo gradska vožnja ili duža putovanja) dati i različite reakcije o udobnosti. Nama se sjedalo sviđjelo jer osigurava dobar oslonac za razliku od onih mekše podstavljenih, u koje jednostavno "propadnete" već nakon samo nekoliko kilometara. Isto tako, sjedalo je presvučeno i vrlo kvalitetnim protukliznim materijalom koji sprječava da vozač uzdužno klizi prilikom oštrijih kočenja ili ubrzanja.

Upravljač je širok, no postavljen relativno nisko, tako da prilikom jačeg zakretanja ipak zapinje za koljena vozača, pogotovo onih sa dužim nogama. Ovo je mana koja je prisutna i kod većine konkurentnih vozila, s obzirom da proizvođači za standarde vjerojatno uzimaju osobe nižeg rasta nego što je to slučaj u našim krajevima.

S druge strane, vjetrobranski je štit dosta udaljen i nagnut prema naprijed, što vozaču ostavlja dovoljan prostor za udoban smještaj. Oslonci za noge su zbog konfiguracije okvira sa centralnim grebenom izvedeni u obliku dvije platforme, za svaku nogu po jedna.

Upravo je prostranost jedna od glavnih aduta Xcitinga 500. Naime, vozač sjedi "unutar" skutera i može čvrsto osloniti noge na tlo, a da za to ne mora biti velike visine. Isto tako, vozač pred sobom ima i veliki vjetrobran, podesiv u dva različita položaja, koji još dodatno upotpunjuje i široka prednja oplata. Sve to osigurava zavidnu aerodinamičku zaštitu.

Sputniku su na raspolaganju široko sjedalo, vrlo praktični rukohvati i oslonci za noge motociklističkog tipa, koji su za naš

ukus malo previsoko postavljeni.

Upravljačka ploča je multifunkcionalna i obuhvaća analogne instrumente: brzinomjer, obrtomjer, indikator razine goriva i indikator rashladne tekućine, te veliki digitalni displej. On sadrži brojač ukupnog broja prijeđenih kilometara i sat, kontrolno svjetlo za indicaciju servisnih razdoblja, tlak ulja, stanje akumulatora, otvorenog prtljažnog prostora pod sjedalom, spuštenog oslonca, punjenja mobitela i parkirne kočnice. Sve u svemu, instrumenti obiluju podacima, no zahvaljujući dobrom rasporedu i velikim dimenzijama sve je pregledno i jednostavno za upotrebu.

Kad smo već kod nabiranja, ne smijemo zaboraviti ni praktične elemente kojih također ne nedostaje. Kymcov "gorostas" je tako opremljen s dva oslonca, centralnim i bočnim, a pod sjedalom se nalaze i utičnica za struju napona 12V i svjetlo prtljažnog prostora. Za razliku od opreme, prtljažni prostor pod sjedalom nije pretjeranog kapaciteta, tako da u njega jedva stane jet kaciga, ali zato postoji prostor za odlaganje predmeta s bravom koji se nalazi unutar prednjeg štita, kao i prostor za sitnice integriran u prednji dio sjedala. Ono što nekima fali, Xciting ima: masivna parkirna kočnica, izvedena slično kao na automobilu Renault Megane, koja je nužna prilikom parkiranja ovakvih teških vozila na nizbrdici.

Što se tiče ciklistike, sprijeda se Kymcov maxi oslanja na klasičnu vilicu s cijevima promjera 40 mm, kotače različitog promjera, od 15" odnosno 14", i gume dimenzija

Kočenje je integralnog tipa sa tri diska od kojih su prednja dva promjera 260 mm dok se straga nalazi jedan disk od 240 mm. Na diskove djeluju kočione čeljusti sa po dva klipčića na koje se, već serijski, ugrađuju kočiona crijeva s metalnom pletenicom



Parkirna kočnica djeluje preko kočionih klješta na stražnjem kotaču



S boka i sa stražnje strane skuter podsjeća na Yamahu T-Max dok prednji kraj djeluje kao da je preuzet sa Grand Dinka. Iako je riječ o djelomičnom kopiranju modela ukupni dojam djeluje vrlo efektivno



120/70 sprijeda te 150/70 straga. Kočenje je integralnog tipa, s tri diska, od kojih su prednja dva promjera 260 mm, dok se straga nalazi jedan disk od 240 mm. Na diskove djeluju kočione čeljusti sa po dva klipčića na koje se, već serijski, ugrađuju kočiona crijeva s metalnom pletenicom. Stražnji amortizeri su obilnih dimenzija i mogu se podešavati u 5 položaja djelovanjem na opterećenje opruge.

Što se okvira tiče, zbog vanjskih oplata je prisutna optička varka koja na prvi pogled upućuje na to da se radi o aluminijskom elementu. No, ispod maske se ipak nalazi dvostruka košara od čeličnih cijevi koja je spojena u jedinstvenu rešetkastu konstrukciju.

Pokretanje je povjerenom jednocilindričnom motoru s dvije osovine i 4 ventila. Iz zapremine od 498,5 ccm sa ubrizgavanjem azijski maks razvija snagu od 43 KS pri 7.500 okr/min i okretni moment od 4,5 kgm pri 5.500 okr/min, odnosno 39 KS verzija s rasplinjačem. Kad smo već kod motora, moramo spomenuti i prijenosni sustav koji

je definitivno pretjeranih dimenzija, zbog kojih se i previše ističe iz ukupnog profila vozila. S obzirom da se radi o prvom vozilu ove klase, Kymcovi stručnjaci su se odlučili na pogabaritima masivniju, ali zato provjerenu mehaniku, koja se ni nakon nekoliko godina eksploatacije neće naći u krizi. Isto tako, neosporno je da ovo rješenje ostavlja traga i na ukupnoj estetici vozila, jer djeluje kao strano tijelo pridodano na agregat skutera.

Xciting 500 je u primjeni izuzetno "friendly" iako su mu dimenzije dosta respektabilne. No, bez obzira na to upravljanje ovim skuterom uvijek teče glatko i bez teškoća zahvaljujući dobro odmjerenom rasporedu težina i kotačima većeg promjera. Najvažnije od svega je da skuter sve komande izvršava krajnje fluidno i sigurno. S druge strane, znatna širina vozila i široko postavljeni retrovizori otežavaju vožnju između automobila, dok se težina od 200 kg u potpunosti osjeća na malim brzinama i prilikom manevriranja na mjestu.



Prijenosni sustav je pretjeranih dimenzija i previše "strši" iz profila vozila. Testni model se napajao putem klasičnog rasplinjača promjera 35 mm, a u ponudi tvrtke je i verzija s elektronski kontroliranim ubrizgavanjem goriva



Ipak, maksu Kymco daje najbolje od sebe na otvorenim dionicama, gdje dolazi do izražaja njegova stabilnost kojoj, između ostalog, pridonosi i nešto duži međuosovinski razmak od 1.590 mm. Poneka slaba oscilacija na visokim brzinama nije zabrinjavajuća, jer je to ipak zajednička karakteristika svih maksu skutera i ne utječe bitno na sigurnost vožnje. U globalu, stabilnost i držanje na cesti su izvrsni, a vozač se uvijek osjeća vrlo sigurno. Isto tako, bez obzira radi li se o spirim ili brzim zavojima, Xciting vijugavu cestu savladava neviređenom lakoćom. Ukupni dojam kod oštrijih nagiba kviri jedino nisko postavljeni centralni oslonac na lijevoj strani, zbog pogonskog sustava, koji dosta brzo dolazi u kontakt s podlogom.

No, s ovim Kymcom ipak treba imati na umu da je riječ o maksu skuteru i da ga tako treba i voziti. S obzirom da je riječ o masivnijem vozilu, u vožnji ne treba pretjerivati, odnosno, prekomjerno forsirati, u zavoje treba ići više "okruglo", a ne oštro ih napa-

dati kao na motociklu i sve će uvijek biti pod kontrolom.

Što se tiče motora, skuter fluidno i ugrađeno, no bez neke pretjerane "žustrine", ubrzava sve do brzine od 150 km/h. Možda je ovakav, malo "proziran" dojam zasluga njegovih masivnih dimenzija zbog kojih vozač često gubi osjećaj o stvarnoj brzini i ubrzanjima. Na odvrtnje ručice gasa agregat Xcitinga ne reagira neposredno, već s malo zakašnjenja.

Ovisno o tržištu, Xciting 500 se isporučuje u verziji s klasičnim rasplinjačem i u verziji sa elektronskim sustavom napajanja. O sustavu napajanja ovisi i ukupna snaga koja može iznositi 43 ili 39 KS. S obzirom da se na naše tržište ove sezone uvozi verzija s klasičnim rasplinjačima, na raspolaganju nam je bio slabiji model. I s ovih par konja manje ovaj će skuter u potpunosti zadovoljiti sve svoje korisnike. U stvari, usporedimo li ga s konkurencijom, testirani Kymco je po performansama vrlo sličan Beverlyu 500.

Ovjes vrlo dobro obavlja svoju funkciju zahvaljujući podešenosti koja osigurava odličan kompromis između udobnosti i stabilnosti. Druga pozitivna crta svakako je kočenje, koje je snažno, ali zahtijeva prilično jak stisak ručica. Naime, iako je sustav kočenja integralnog tipa, komande djeluju nekako "tupo". U stvari, sila kočenja je proporcionalna sili pritiska na polugama. Prema tome, ako nemate stisak poput "preše", ne pretjerujte s forsiranom vožnjom, nego prakticirajte više fluidnu i opuštenu vožnju. Pozitivnu ocjenu kod kočionog sustava zaslužuju i podesive komande na upravljaču, čime se ne mogu pohvaliti niti mnogi motocikli ovog razreda.

I na kraju, sa Xcitingom 500 Kymco na velika vrata ulazi i u najzahtjevniju klasu

maksu skutera. Iako se radi o premijernom nastupu, dobiveni rezultat ni po čemu ne ostaje za ostvarenjima koja danas nudi i puno razvikanija konkurencija. Osim toga, povoljnom cijenom od 39.936 kn tajvanski "div" nadmašuje mnoge talijanske i japanske konkurente i trenutno predstavlja najpovoljniju investiciju na tržištu maksu skutera. U ponudi je i verzija sa ABS -om. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 92 x 75 mm
Obujam: 498 ccm
Odnos kompresije: 10,5:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač promjera 35 mm
Prijenos: variomatski
Okvir: čelične cijevi
Ovjes: klasična vilica s cijevima promjera 40 mm, hoda 110 mm; straga dvostruki amortizeri, hoda 100 mm
Gume: prednja 120/70-15, stražnja 150/70-14
Kočnice: naprijed dvostruki diskovi promjera 260 mm i kočione čeljusti sa 2 klipića, straga disk od 240 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.255, širina 810, visina sjedala 780, osovinski razmak 1.590, težina 200 kg,
Deklarirano: snaga - 39 ks (28,6 kW) - 7.500 okr/min, max. okr. moment - X,XX kgm (37,1 Nm) pri 5.000 okr/min
Spremnik goriva: 15,5 l
Max. brzina: 150 km/h

+ cijena, oprema, komfor, stabilnost, vjetrobranska zaštita, parkirna kočnica

- prostor pod sjedalom, visina upravljača, razvijanje snage

Prtljažni prostor ispod sjedala je zapremine samo 14 litara i u njega može stati jedna integralna kaciga. Prostor za odlaganje sitnica nalazi se i u prednjem dijelu sjedala