

KYMCO DO NOVÉ SEZONY NA MAXISKÚTRU

Při nedávné návštěvě továrny Kymco na Tchaj-wanu jsme se těšili, že se exkluzivně svezeme především na žhavé novince, nové vlajkové lodi mezi skútry této značky s názvem Myroad 700i. Bohužel nám ho nakonec ani neukázali. Zřejmě se báli, že bychom se neudrželi, porušili informační embargo a otiskli informace o něm ještě před milánskou výstavou, na kterou si „majrouda“ tchajwanští schovávali jako superstar.

text: Honza Křemeček (jan@bikes.cz), foto: autor a Kymco

Vedle obřeskútru Myroad 700i letos Kymco připravilo ještě čtyřkolku MXU 400, „ostré“ verze skútru Xciting s objemy 300 a 500, obojí ve stříkačce, fešnou a štíhlou novou variantu skútrů People S se silnějším motorem a „side by side“ čtyřkolku UXV 500, která má ovšem sedadla a volant, takže nás „řidítkáře“ za srdce až tak nevzala.

Kymco hledí budoucnosti vstříc. Protože budoucnost spočívá, aspoň co se týče motorismu, především ve snaze o co nejekologičtější provoz všeho, co má kola, mají novinky, kromě quadautička a užitkové MXU 400, vstřikování a splňují normu Euro 3.

Myroad je koráb

Technologie, luxus, komfort a bezpečnost, to jsou prý typické znaky největšího a ještě horkého skútru z ostrova. Na zcela novém, vodou chlazeném sedmistovkovém dvouválcí pracovali vývojáři Kymca tři roky. Pětapadesátikoňová jednotka je schopná skútr rozpohybovat na více než 170 km/h, takže na našich dálnicích pokulhávat nebude. Zajímavé je třípolohové, elektricky nastavitelné zadní pérování a ABS, které automaticky spíná při brutálnějším brzdění (nemusí se tedy nijak aktivovat). Špekem je systém kontroly tlaku v pneumatikách nebo systém startování stroje, který jako by z oka vypadl „bezklíčové“ KI-PASS technologii firmy Kawasaki. Stejně jako u japonského cestáku GTR1400 totiž



■ Čtyřstovka MXU se nejlépe cítí v tomto prostředí. Jen ten diferenciál sis, Křemdo, měl uzavřít dřív!

přijdete k Myroadu s přívěskem obsahujícím čip a skútr obživne. Pak už nastartujete pouze stiskem tlačítka na levém heftu. Pod sedlo se vejdou pohodlně dvě integrátky a vychytávkou je také netradiční konstrukce, umožňující vyklonění stupaček spolujezdce jedním pohybem nohy řidiče.

MXU 400 překvapila

A to nezávislým zavěšením všech kol, což nebývá u užitkových quadů až tak zvykem. Její vzduchem chlazený čtyřdobý jednoválec má ve skutečnosti objem 366,7 cm³, ale jeho sedmadvacet koní na vyblbnutí bohatě postačí i v kombinaci s automatickou převodovkou. V rozbláceném terénu si ovšem určitě nepaměňte zapnout náhon na všechna čtyři a plyn, plyn! Jinak dopadnete jako já při vjíždění do ne zcela suché-

ho koryta jisté tchajwanské řeky... V podobných případech by ke zdárnému vyhrabání měl přispět i uzamykatelný diferenciál přední nápravy.



■ Z budíků Xcitingů R sport přímo číší

Technická data

KYMCO XCITING R 300I/500I	
motor	čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec OHC/4
objem	270,6 cm ³ /498,5 cm ³
výkon	17,1 kW (23 kJ)/8000 ot./min./29 kW (39 kJ)/7500 ot./min.
točivý moment	22,5 Nm/6500 ot./min./41,6 Nm/5500 ot./min.
plnění motoru	vstřikování Keihin
startér	elektrický
převodovka	variátor
brzdy	vpředu 2 kotouče Ø 260 mm, dvoupístkové třmeny vzadu kotouč Ø 240 mm, jednopístkový třmen
hmotnost	185 kg/215 kg
pneumatiky	vpředu 120/70-15, vzadu 150/70-14



■ Pouze tachometr do 160 km/h u „piplu“ odhalí, že jde o třístovku

Technická data

KYMCO PEOPLE S 300I	
motor	čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec, OHC/4
objem	270,6 cm ³
výkon	17,1 kW (23 kJ)/8000 ot./min.
točivý moment	22,5 Nm/6500 ot./min.
plnění motoru	vstřikování
startér	elektrický
převodovka	variátor
brzdy	vpředu 2 kotouče, vzadu 1 kotouč
hmotnost	163 kg
pneu	vpředu 110/70-16, vzadu 140/70-16

■ Sedmistovka Myroad, největší skútr značky



Technická data

KYMCO MYROAD 700I	
motor	čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový dvouválec, DOHC
objem	699,5 cm ³
výkon	40,5 kW (55 kJ)/7250 ot./min.
točivý moment	63 Nm/5500 ot./min.
plnění motoru	vstřikování
startér	elektrický
převodovka	variátor
brzdy	vpředu 2 kotouče Ø 280 mm, dvoupístkové třmeny vzadu kotouč Ø 260 mm
hmotnost	185 kg
pneumatiky	vpředu 120/70-15, vzadu 150/70-14

People S větší než dřív

Do početné rodiny „piplů“ přibyl zatím největší sourozenec, tedy co se týče motoru, a sice fešák People S 300i ve skutečně slusivě světle modré metalíze. Po-

hání ho docela pružný motor o objemu 270,6 cm³ a na rozdíl od svých menších bratrů má vpředu dva kotouče, takže z maximálky přes 140 km/h brzdí jistě. Někteří z testovačů tvrdili, že má oproti třístovce Xciting R tužší řízení, což jsem ale nezaznamenal. Jeden z českých kolegů byl ovládáním nadšen natolik, že jásajícím technikům od Kymca ukázal, jak se odírají (za jízdy) při větším náklonu spodky bočních plastů a stojánek. I to svědčí o ovladatelnosti tohoto skútru.

„Ostrá“ dvojka Xciting R

Erko v názvu tohoto dua znamená především zubaté kotouče červené brzdové třmeny či náso-

sy pod blinkry. Kdo by čekal laďák, úsporu váhy nebo výkonější motor, bude ale zklamán. Jednotky obou skútrů jsou nachlup stejné jako u dřívějších verzí, které měly vstřikování již letos. Pětistovka je se svými 215 kg rozvážnější, třístovka (opět stejný motor jako u People S, tedy 270,6 cm³) se stopětaosmdesáti kily naopak hbitější. Na pohled jsou ovšem od sebe dvojčata k nerozeznání, výrobce uvádí stejné rozměry o obou skútrů. Rozdíly od „neerkové“ verze jsou tedy pouze kosmetické.



■ Ve verzi R má jinak majestátní Xciting pěkně sportovní šmrnc



■ Designově je People S 300i prakticky shodný s menší dvoustovkou a stopětdvacítkou