

LEK NA ZŁ

„Płomienne zorze budzą mnie ze snu, giełdowy ranek, informacji szum” - to Kazik. A do tego garnitur, koszula, laptop i wieczny pośpiech. Jak to dobrze, że mój poranek wygląda zupełnie inaczej! Na miejscu stale zabieganych ludzi rozejrzałbym się za maksiskuterem.

Tekst Jarosław Modrzejewski, zdjęcia Jacek Hanusz

Duży skuter ma w mieście mnóstwo zalet, np. nie stoisz w korkach, nie marnujesz czasu na poszukiwanie miejsca parkingowego, dzięki sporym owiewkom nie pochłapiasz sobie garnituru, schowasz laptopa pod kanapą, a jak już dojedziesz do celu w miejsce komputera upchniesz kask, rękawice i kurtkę, żeby tego ze sobą nie taszczyć. Na zachodzie Europy te zalety docie-

niono już dawno, a producenci, również ci z Dalekiego Wschodu, nie odpuszczają tego tematu.

Moi koledzy ścigają ze mną się

Kymco Downtown 300 od pierwszego spojrzenia robi dobre wrażenie: dopracowany design, wysoka jakość wykonania i dbałość o szczegóły wysoko podnoszą poprzeczkę. Pod owiewkami ukryto zasilanego wtryskiem singla o pojemności 298,9 cm³. Stadko 30 KM oznacza, że w mieście będzie jednym z szyb-



W Kymco nie zmarnowali czasu: Downtown wygląda całkiem niezle.



« Zegary są czytelne, a przy tym dobrze wyglądają. Tylko po jaką cholere w miejscu mocowania wskaźówki umieszczono czerwone diody?!

« Schowek pod kanapą jest konkretny - zmieszczą się tu nawet dwa kaski (w tym integral i niezbyt głęboki jet).



szych. Chłodzony cieczą silnik dość gładko wkręca się na obroty i przy 6500 obr/min na tylne koło trafia 24,5 Nm. Na papierze to nie robi wrażenia, ale w połączeniu z dość sztywno zestrojonymi zawieszzeniami oraz stabilną ramą kołyskową ze stali sprawia, że w mieście Kymco czuje się jak ryba w wodzie.

Tajwańczycy dali układowi hamulcowemu ABS. Nie można narzekać ani na jego skuteczność, ani na dozowność siły hamowania. Można natomiast czepiać się, że są już na świecie lepiej

zestrojone ABS-y. Ten na piasku początkowo nieco głupiej, aby mgnienie oka (jakaś sekunda) później zabrać się do pracy. Impulsy są wystarczająco częste, a przy tym udało się uniknąć zbyt mocnego pulsowania regulowanych (!) dźwigni. Opony Kenda radzą sobie zarówno na suchym, jak i na mokrym.

A po wyścigu...

Po zajęciu miejsca za sterami, mimo że nie brakuje przestrzeni na kolana (nawet jeśli mierzy się 190 cm wzrostu), blisko



Stacyjkę umieszczono całkiem z boku po prawej stronie.

SILNIK

Budowa: chłodzony cieczą, jednocylindrowy, czterosurowy, rozrząd OHC, 4 zawory na cylinder, wtrysk paliwa, śr. gardzieli 34 mm.

Przeniesienie napędu odśrodkowe sprzęgło CVT

Śr. cylindra x skok tłoka 72,7 x 72 mm

Pojemność skokowa 298,9 cm³

Stopień sprężania 10,8:1

Moc maks. 30 KM (22 kW) przy 8500 obr/min

Maks. mom. obr. 24,5 Nm przy 6500 obr/min

PODWOZIE

Rama: podwójna, kołyskowa, ze stali.

Zawieszania: przód – widelec teleskopowy, tył – zespół napędowy zespolony z wahaczem, dwa amortyzatory, regulowane napięcie wstępne sprężyn.

Hamulce: przód – jedna tarcza, śr. 260 mm, zacisk dwutłoczkowy, tył – jedna tarcza, śr. 240 mm, zacisk dwutłoczkowy, ABS.

Skoki zawieszzeń p/t 110/100 mm

Koła odlane z aluminium

Rozmiary opon p/t 120/80-14 / 150/70-13

WYMIARY I MASY

Dł./szer./wys. 2200/810/1150 mm

Rozstaw osi 1545 mm

Prześwit 140 mm

Wysokość kanapy 775 mm

Masa własna 166 kg

Pojemność zbiornika paliwa 12,5 l

CENY

17 400 zł (z ABS-em)

15 900 zł (bez ABS-u)

WYPOSAŻENIE

Schówek na kask ●

Schówek na drobiazgi ●

Bagażnik ●

Topcase ○

Szyba ●

Blokada kierownicy ●

Zegarek ●

Licznik przebiegu dziennego ●

Podstawka centralna/boczna ●/●

● – jest, ○ – nie ma

przysunięte lusterka i pozycja mogą wywoływać nieco klaustrofobiczne odczucie. Pasażer(-ka) ma do dyspozycji kawał kanapy. Jednak żeby nie było za różowo, podłogi dla niego/niej za mało wystają na zewnątrz. To w połączeniu z wyobloną owiewką sprawia, że stopy trzeba oprzeć palcami. Pod kanapą wygospodarowano podświetlany (!), godnych rozmiarów schówek – mieści się w nim nawet hełm astronauty, czyli Schuberth C2. Oprócz niego można tam upchnąć płytszego jeta i rękawiczki. Przewidziano jeszcze wodoodporny schówek (niestety, zamykany tylko pokrętkiem) po lewej stronie kokpitu.

Świeceki warta gra

Gdybym musiał codziennie do pracy wbić się w gajer, wyłożyłbym 15 900 zł za wersję bez ABS-u, a nawet dopłacił 1,5 tysią, żeby go mieć. Kymco odwaliło dobrą robotę, a z tymi kilkoma niedociągnięciami można żyć.

▼ Przewody w stalowym oplacie i ABS = niezła skuteczność i znakomita dozowność.



Wszystko pięknie, tylko pasażer ma niezbyt wygodnie - podłogi mogłyby być szersze.