



Niech moc będzie z Wami

Kymco Maxxer 450i

... **K**ilka lat temu, to właśnie od Kymco zacząłem swoją przygodę z czterokołowcami. Na początku była 150, potem 250... Kymco nigdy nie kojarzyło mi się z prędkością, przyspieszeniami, dynamiką a raczej ze spokojem i opanowaniem. Aż do dziś... ➤

Kiedy przekreśliłem klucz w nowiutkim Maxxerze 450i, już pierwsza prosta, a potem kilka winkli wprawiły mnie w osłupienie. To pierwsze Kymco, którym do tej pory jeździłem, z tak dobrą dynamiką. Nawet gaźnikowe MXU 500, mimo trochę większej mocy, nie zrobiło na mnie takiego wrażenia w zakresie przyspieszenia.

Szczegóły w nr 3/2010 (10)

Kymco Maxxer 450i należy do grupy quadów uniwersalnych – nawiązującym

trochę do quadów sportowych i użytkowych z napędem na 4 koła. Nie będę tym razem rozpisywał się o zastosowanych rozwiązaniach i wyglądzie, bo Maxxer 450i konstrukcyjnie praktycznie w ogóle nie różni się od swojego młodszego brata Maxxera 400, którego test przeprowadziliśmy w Quadziku nr 3/2010 (10). Opiszę tylko czym się różni model 450i od 400.

Różnice

Mało rzucającą się w oczy różnicą, ale

znaczącą dla potencjalnego ridera, z uwagi na uznanie wśród kolegów, jest naklejka z nazwą modelu. W kraju, w którym kult pojemności jest ważniejszy od zdolności terenowych, 450 brzmi lepiej niż 400. Za to kształt plastików, lamp czy pozostałych elementów jest identyczny.

Po raz pierwszy w quadach Kymco silnik, którego pojemność w testowanym modelu to 442,90 ccm, został wyposażony we wtrysk paliwa. Dlatego najpierw po przekręceniu kluczyka, przez okno



10 sekund usłyszymy pracę pompy paliwa. Moc podawana przez producenta to 33 KM. I to, jeżeli chodzi o różnice techniczne, byłoby wszystko.

Odczucia i wrażenia z jazdy

I tu chyba mamy największą pozytywną różnicę pomiędzy tymi modelami Kymco. Nie wiem jak to działa, ale każde dodanie gazu w 450-ce powodowało zwiększenie uśmiechu na mojej twarzy z jednoczesnym dynamicznym przyspieszeniem. Również wprowadzenie jej w poślizg nie stanowiło żadnego problemu. Zawrócenie w miejscu, „bączki”, czy też inne szybkie

winkie pokonywane w poślizgu to dla Maxxera 450i oraz jego ridera „prościzna”. Mimo, że zawieszenie oparte zarówno z przodu jak i z tyłu na IRS jest twarde i nie rozpłaszcza nas komfortem – nawiązując raczej do sportowych czterokołowców, to przy tym silniku nie mamy czasu o tym myśleć. Napisałbym nawet, że z punktu widzenia ridera z zacięciem sportowym, to zawieszenie oraz znaczna szerokość quada zapewniają bardzo dużą stabilność. Dodać muszę, że podczas szybkiej jazdy czuć, że poruszamy się dość ciężkim quadem, o czym nie można zapominać. Dlatego, po jakimś czasie,

ostrej i szybkiej jazdy w zakrętach rider zaczyna odczuwać mięśnie rąk, ale z drugiej strony nie jest aż tak źle, bo przecież nikt tym quadem nie będzie startował w zawodach sportowych.

Jazda po głębokim i sypkim piasku tylko na tylnym napędzie nie była może tak efektywna, ale za to bardzo efektowna, co można zobaczyć na zdjęciach. Ale wystarczyło dołączyć napęd na 4 koła, żeby czterokołowiec zaczynał znowu gwałtownie przyspieszać.

Tym razem raczej unikaliśmy „upalania” typowo błotno-wodnego, skupiliśmy się na szybkiej jeździe, dlatego nie nabraliśmy wody do filtra powietrza, ale cały czas uważam, że umiejscowienie go w okolicach prawego przedniego koła nie było najlepszym posunięciem konstruktorów Kymco.

W przypadku podjazdów, nie było tym razem problemów – jak to miało miejsce w gaźnikowej czterusetce. Mocy w 450i mieliśmy wystarczająco, żeby nawet ze startu zatrzymanego z zapiętym napędem 4x4 wspiąć się sprawnie na piaszczystą górę. Zjazdy z wzniesień odbywały się z poprawnie działającym hamowaniem silnika.

Jeżeli ktoś chciałby poskakać tym quadem, to oczywiście może, ale przy wadze około 268 kg oraz dość twardym zawieszeniu nie będzie na pewno wykonywał ewolucji jak nasz polski freestyleowiec quadowy Łukasz Pacud. Powiedziałbym, że na kilkunastocentymetrowe odrywanie kół od podłoża na pewno można sobie pozwolić. Delikatne skoki, na które odważyłem się Maxxerem 450i dowiodły tylko, że quad ma nadwagę i to znaczną – czyli o skutecznej sterowności w locie raczej powinniśmy zapomnieć.

Kymco Maxxer 450i przyspiesza żwawo, bez względu na to, czy rozpoczynamy ten manewr od 20, 40, 60 czy nawet 80 km/h. Quada rozpędziliśmy bez problemu do 91 km/h i tu nasze zdziwienie, bo Maxxer nie mógł, a raczej moduł sterujący nie pozwalał mu na jeszcze szybszą jazdę. Niestety, odcięcie obrotów skutecznie przerywało proces przyspieszania – szkoda, bo uważam, że Maxxer 450i spokojnie mógłby „polecieć” trochę ponad „setkę”.

Zatrzymanie quada, to również żaden problem – hamulce są tak mocne, że na asfalcie trzeba uważać, żeby nie zrobić tzw. „stoppie”.



DAYCO PASKI NAPĘDOWE ATV

- HP** - odpowiadają standardowemu paskowi oryginalnemu; ceny od 209 zł
- HPX** - wersja wzmocniona - bardzo wytrzymałe paski przeznaczone do ekstremalnej jazdy w ciężkim terenie; ceny od 289 zł
- XTX** - nowość! - superwzmocnione paski do najmocniejszych pojazdów użytkowanych w najcięższych warunkach; cena od 509 zł



GPX Sport prestiżowy model wykorzystywany przez czołowych zawodników mistrzostw świata. Posiada elementy z carbonu oraz pełną regulację.



GPX Club II to ulepszony następca sprawdzonego modelu GPX Club. Występuje w kolorach black/grey, white/black, red/black, blue/white oraz yellow/grey.

1379,-

1749,-



WANDA TYRE GROUP CO., LTD

P357

P350

P375

oponom z najwyższej półki ustępują tylko cenami!

OPONY WANDA

bardzo wytrzymałe opony, o najwyższym w swej klasie bieżniku ze znakomitej, miękkiej mieszanki o wielkiej odporności na ścieranie.

20x11-8	6PR	244 zł
20x11-8	4PR	229 zł
20x11-9	6PR	259 zł
20x11-9	4PR	239 zł
20x11-10	6PR	274 zł
20x11-10	4PR	259 zł



25x10-12	6PR	359 zł
25x10-12	4PR	339 zł
25x8-12	6PR	299 zł
25x8-12	4PR	279 zł
26x10-12	6PR	359 zł
26x12-12	6PR	399 zł
27x10-12	6PR	379 zł
27x12-12	6PR	419 zł
27x9-14	6PR	369 zł
27x11-14	6PR	419 zł



25x11-10	6PR	369 zł
25x9-11	6PR	349 zł
25x10-11	6PR	369 zł
25x8-12	6PR	309 zł
25x10-12	6PR	349 zł
26x9-12	6PR	369 zł
26x12-12	6PR	409 zł
27x9-12	6PR	399 zł
27x12-12	6PR	439 zł

www.olekмотocycycle.pl

OLEK MOTOCYKLE

Bielsko-Biała, ul. Szklana 23
tel. 33/ 497-95-50
fax 33/ 497-95-51

Coczałkowice Zdrój, ul. Lipowa 2
tel. 32/ 210-70-13
fax 32/ 212-76-86

Warszawa, ul. Jutrzenki 81
tel. 22/ 867-67-67
kom. 606-393-738



Dane techniczne KYMCO MAXXER 450i IRS

Silnik:	4-suwowy o pojemności 442,90 cm ³ , zasilany wtryskiem
Wymiary [dł./wys./szer.]:	1905 / 1210 / 1230 mm
Prześwit:	260 mm
Wysokość siedzenia:	855 mm
Waga:	268 kg
Zbiornik paliwa:	15 l
Przeniesienie napędu:	bezstopniowe CVT, H, L, N + bieg wsteczny
Rozrusznik:	Elektryczny
Moc bez homologacji:	33 KM przy 7500 obr./min
Rozmiar opon przód:	23x8-12
Rozmiar opon tył:	23x10-12
Hamulce przód:	hydrauliczne – dwie tarcze
Hamulce tył:	hydrauliczny – tarcza
Zawieszenie przód:	niezależne – podwójne wahacze A-arm
Zawieszenie tył:	niezależne – podwójne wahacze A-arm

Która wersja?

Różnica w cenie pomiędzy spokojem 400-ki, a agresywnością 450-ki to tylko 2000 zł. Ja nie zastanawiałbym się ani chwili, wybrałbym droższą wersję, ale za to otrzymując znacznie więcej mocy, przydatnej zarówno w zakrętach, na podjazdach jak i na prostych. Wolałbym zapłacić 25 900 zł – bo tyle na 1.09.2010 kosztuje Kymco Maxxer 450i – i cieszyć się możliwością szybkiego „polatania bokami”, niż zakupić quada, który ma 400 cm³ tylko na naklejce.



NA PLUS

- Atrakcyjny wygląd.
- Stabilność w zakręcie i na trawersie.
- Duży pojazd.
- Homologacja.
- Dobre osiągi.
- Dostępność części w przystępnej cenie.



NA MINUS

- Bardzo twarde zawieszenie.
- Duża masa pojazdu.
- Umieszczenie filtra powietrza przy prawym przednim kole.

Podziękowania dla firmy **MOTOR-LAND** – www.kymco.pl za udostępnienie quada do testów.

KALENDARZ QUADOWY 2011

Misiaczk, idę do fryzjera.

Zrób zakupy:

1. Bułki i chleb
2. Jakies napoje
3. Kielbasę na ognisko
4. Kalendarz quadowy 2011

P.S. Kupiłam dziś nową bluzkę, więc możesz zamówić dla siebie prenumeratę Quadzika :)

Formularz zamówienia kalendarzy znajdziesz na:
www.quadziki.pl/index.php?id=401