

Polako ali sigurno, Kymco se sve više nameće kao ravnopravni konkurent europskim skuterima, a Xciting 300 Ri vrlo uspješno nastavlja graditi tu tradiciju nudeći impresivnu razinu udobnosti i performansi



Prednja vilica mogla bi biti malo čvršća. U tom bi slučaju Xciting bio puno uvjerljiviji na neravnim dionicama



Kočnice 'grizu' jednako dobro kao što i izgledaju ukoliko se uključi integralni sustav kočenja. No snaga samo prednje kočnice mogla bi biti i jača

PIŠE: KREŠIMIR PRAŠNIČKI  
FOTO: MARKO GUZINA

**G**otovo sve istočnačke skutere - naravno, uz izuzetak onih japanskih - još od njihova dolaska na europsko tržište prati glas da su mnogo jeftiniji i puno manje kvalitetni nadomjesci za europske i maloprije spomenute japanske proizvode. I dok se ta tvrdnja donekle i može primijeniti na neke uratke iz Kine, Tajvana i inih azijskih zemalja, moramo priznati da, kako vrijeme odmiče, takvih proizvoda na tržištu ima sve manje. Azijski proizvođači sve pažljivije osluškuju želje svojih kupaca i sa svakim svojim novim proizvodom nastoje ugoditi njihovim prohtjevima i potrebama. Također se mora priznati da brojne estetske i mehaničke prilagodbe u stopu prati i sve veća kvaliteta, a i u završnoj obradi se sve rjeđe može naći neki ozbiljniji nedostatak. Zapravo smo sada na svojevrsnoj vremenskoj prekretnici koju možemo usporediti s probojem japanskih uradaka na svjetska tržišta prije više desetljeća. Ni japanski automobili i motocikli isprva nisu imali osobitu kvalitetu, no s vremenom su se nametnuli kao vodeći proizvođači u tim segmentima i sada se upravo japska vozila koriste kao primjer kada se želi istaknuti kvaliteta nekog proizvoda. Sada je sličan napredak vidljiv i kod nekih drugih azijskih proizvođača, a jedan od njih je zasigurno i Kymco. Istina, ne može se reći da je kvalitetom dostigao Japance, ali trud njegovih inženjera svakako je primjetan, a velike promjene se ionako ne događaju preko noći. Što se samoga Kymca tiče, jasno je da ova tvornica vodi računa o kvaliteti svojih proizvoda, a sukladno potrebama i željama kupaca vidljiva je i primjena filozofije i rješenja prisutnih na europskim skuterima. No, ta rješenja nisu puke kopije europskih pandana, već sa sobom donose prepoznatljiv azijski štih, prilagođen potrebama suvremene skuterističke industrije.

# Uzbudjenje s istoka



Upravljačka konzola je jednostavna i pregledna

menog života i europskom načinu razmišljanja.

To nas dovodi do našeg testnog skutera, Xcitinga 300 Ri, koji nudi spoj udobnosti i performansi kakav i očekujemo kod skutera ove klase i predstavlja vrlo solidan uradak, koji - iako nije bez svojih mušica i nedostataka - kupcu ipak nudi više nego dovoljno da nakon vožnje ode od njega sa zadovoljnim smješkom na licu.

### Koketiranje sa sportom

Prema svojoj koncepciji Xciting 300 Ri je urbani skuter koji bez problema može 'odraditi' i pokoje duže međugradske putovanje ne narušavajući pritom nimalo udobnost vozača i putnika. No, unatoč naglasku na udobnosti, ovaj skuter svojom pojavitom kao da želi nametnuti sportski

karakter koji se krige ispod njegovih oplata. Kako bismo drukčije objasnili atraktivn izbor sportski crno-bijele kombinacije boja uz dodatak još pokojega detalja za dobru mjeru? Prijе svega u oči upadaju nazubljeni diskovi s čeljustima jarko crvene boje, koje odmah privlače pozornost promatrača. Kombinacija dvostruka diska promjera 260 mm sprjeda i 240 mm straga trenutačno ulijeva povjerenje, a ono je dodatno pojačano činjenicom da su i kočiona crijeva čelična i pletena.

Podignemo li pogled na golemu prednju masku, koja sama po sebi nameće dojam velike udobnosti i jamči izvrsnu zaštitu od vjetra, primijetit ćemo i zgodnu primjenu crvene boje na zaštitnim mrežicama usisnika za zrak. I samo ime skutera nali-

jepljeno na bočne oplate zbog svoje crvene boje dobiva na atraktivnosti, a i slovo 'R' u nazivu zamišljeno je kao asocijacija na natjecateljska vozila, bilo da govorimo o motociklima ili skuterima.

No, izuzmimo li te sitne strašni razmještene detalje, ostatak Xcitinga 300 zapravo djeluje pričično pitomo i nagovještava da je ovom skuteru udobnost na prvom mjestu. Prednje oplate su široke i izdašnih dimenzija, što omogućava gotovo potpunu zaštitu vozača od prirodnih elemenata, uključujući i noge, koje se savršeno dobro mogu sakriti od vjetra. Upravljač je širok

▲ Prekidači na upravljaču su jednostavni i funkcionalni, a zanimljivo je i da postoji prekidač za paljenje svjetala, što je danas već prava rijetkost



Široke bočne oplate mogle bi malo smetati sputniku



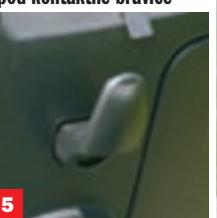
1



2



3



4



Ispušni sustav izvrsno obavlja svoj zadatak prigušivanja buke agregata i tako dodatno pridonosi udobnosti



Veliči međuovinski  
razmak od 1.570 mm nudi  
veliku stabilnost u zavojima



Masivni prednji kraj  
jamči izvrsnu zaštitu  
od vjetra i kiše

i postavljen na dobro odmjerenoj visini, kako ni u kojem trenutku ne bi predstavljao napor za vozačeve ruke, dok je sjedalo također široko, udobno i prostrano, što ga čini primijerenim za sve vozače, neovisno o njihovoj tjelesnoj konstituciji. Za razliku od mnogih drugih skuteru koji u pogledu udobnosti sve podređuju isključivo vozaču, Xciting 300 Ri i suputniku pruža uzoran komfor zahvaljujući čvrstom, no istodobno i ugodnom sjedalu. Pritom su njegove noge u prirodno skvrčenom položaju na praktičnim sklopivim osloncima. Jedino što suputnik mora učiniti je odlučiti želi li svoje ruke opušteno držati na koljenima ili se za svaki slučaj primiti za veliki rukohvat na repu skuteru. Malu zamjerku upućujemo tek širokim bokovima prtljažnog prostora, koji prisiljavaju suputnika na položaj sjedenja u kojemu su njegove noge malo raširene nego što bi se to moglo očekivati.

Za razliku od vrlo dobro riješene ergonomije, za prtljažni prostor koji nudi Xciting 300 Ri nemamo toliko pohvala. Istina je, doduše, da ovaj skuter obiluje raznoraznim pretinacima pogodnjima za odlaganje sitnica kao što su osobni dokumenti, ključevi, sunčane naočale i slično, a ugodno nas je iznenadio i punjač za mobitel smješten u prtljažnom prostoru ispod vozačkog sjedala, no činjenica je da je taj prostor puno manji nego što bi se to dalo zaključiti gledajući pozamašne dimenzije skuteru. Pohvalno je što je podnica prtljažnog prostora tapicirana, jer to stvara dojam ekskluzivnosti kakvu

obično ne viđamo na skuterima. No nažalost, sva ta raskoš ispod sjedala zapravo ostavlja vrlo malo iskoristivog prostora. Ukoliko tražite mjesto na koje ćete smjestiti zaštitnu kacigu, pa čak i onu otvorenoga tipa, u prtljažniku ga nećete naći.

### Snaga koja osvaja

Sjedajući za upravljač Xcitinga 300 Ri, prvo što vozač mora učiniti je upoznati se s komplikiranom bravom, a da bi se do nje uopće došlo, prvo treba otvoriti poklopac koji ju prekriva, što je Kymcova verzija jeftinog alarma. Naime, Xciting uz glavni

ključ posjeduje i dodatni, manji, čija je jedina zadaća otvaranje malog plastičnog poklopca te omogućavanje pristupa bravi. Zatim se glavnim ključem pomoću kombinacije pritisaka, izvlačenja, guranja u lijevu i desnu stranu i tko zna čega sve ne otključavaju prtljažni prostor, spremnik goriva ili jednostavno daje kontakt. Zapravo i nije tako komplikirano kad se jednom shvati princip rada ovoga sklopa, no isprva čovjeku zna neopisivo ići na živce.

No kad jednom uspijete doći do kontakta, pritiskom na tipku elektroprekretača motor će se javiti pre-

poznatljivim zvukom četverotaktnog jediocilindraša srednje zapremeine. Iz točno 270,6 kubičnih centimetara ovaj Kymco izvlači 23,8 KS pri ravno 8.000 okretaja uz najveći zakretni moment od 23,5 Nm pri 6,250 okr/min.

Odlučno okretanje ručice gasa rezultirat će trenutačnim i izraženim podizanjem stražnje vilice i Xciting će odmah jasno dati do znanja mu se možda ponegdje i može naći pokoja zamjerk, ali nedostatak snage nije jedna od njih. Ubrzanje je samo po sebi snažno do nekih 6.500 okretaja, a tamo kao da se nalazi jedna stepen-

**Bez obzira na pozamašne  
dimenzije, Xciting 300 Ri je  
vrlo agilan i upravljiv**



**XCITING R****TEHNIČKI PODACI****Motor:** jednocijlindrični, četverotaktni**Obujam:** 270,6 ccm**Hlađenje:** tekućinom**Paljenje:** elektronsko**Napajanje:** elektronsko**Spojka:** automatska centrifugalna**Mjenjač:** CVT**Okvir:** čelični cijevasti**Ovjes:** teleskopska vilica; straga agregat kao ovješeni element s dva amortizera**Gume:** prednja 120/70-15,  
stražnja 150/70-14**Kočnice:** naprijed dvostruki disk  
promjera 260 mm, straga disk  
240 mm**Dimenzije (u mm) i težina:** duljina  
2.250, širina 815, visina sjedala  
780, osovinski razmak 1.570,  
težina 185 kg**Deklarirano:** snaga - 23,8 ks (17,5  
kW) pri 8.000 okr/min, zakretni  
moment - 23,5 Nm pri 6.250  
okr/min**Spremnik goriva:** 12,8 l**+ performanse, udobnost,  
kočnice, zaštita od vjetra****- cijena, mali prtljažni prostor,  
neuvjerljiva prednja vilica**

nica koja omogućava prijenosu da se posve oslobodi, omogućavajući tako agregatu da počne još slobodnije disati. Vozač sve to može pratiti na jednostavnoj kontrolnoj ploči kojom dominiraju tri okrugla instrumenta, od kojih je najveći brzinomjer, smješten u sredinu. S njegove lijeve strane je obrtomjer, dok je desna strana kontrolne ploče rezervirana za indikator temperature vode i mjerač količine goriva u spremniku, u koji, usput budi rečeno, stane 12,8 litara.

Ukupna težina ovog skutera je 185 kg, a najveća brzina koju instrumenti pokazuju prelazi brojku od 145 km/h, što Xcitingu daje sasvim pristojnu putnu brzinu i vjerujemo da bi malo tko mogao poželjeti više od skutera ovakve zapremine i težine.

Međusovinski razmak je 1.570 mm, što pruža veliku dozu stabilnosti, no zanimljivo je da pritom nije narušena agilnost. Kymco Xciting 300 Ri, doduše, nije najokretniji skuter na svijetu, no ne može se niti reći da je osobito trom. Dijelom zahvaljujući i ergonomiji, upravljanje je prilično lako i ovaj veliki skuter s neobičnom lakoćom pada u zavoje, kako

blage, tako i oštре. Odabir kotača od 15 inča naprijed i 14 straga nudi dodatnu stabilnost, iako je potrebno malo vremena da bi vozač stekao povjerenje u prednji kraj. Naime, isprva Kymco ostavlja dojam kao da mu je prednji kraj znatno viši od stražnjega i ne ulijeva previše povjerenja pri ulasku u zavoje. No, nakon nekog vremena shvatite da se neće dogoditi ništa strašno i da je Xciting zapravo vrlo siguran u sporim zavojima.

Nažalost, isto ne vrijedi i za brze zavoje, osobito ne ukoliko se vožnja odvija na neravnim prometnicama. Naime, prednja vilica na Xcitingu kao da je rađena za neki puno manji i lakši skuter, tako da prilikom prolaska preko neravnina često grubo reagira i nerijetko zatrese upravljač, tjerajući vozača da ga puno čvrše primi i vozi s puno više koncentracije. Takva je reakcija gotovo nesvesna i iako gruba reakcija vilice zapravo nema nikakvih ozbiljnijih posljedica na upravljanje, onemogućava opušteno vožnju kakvu bi jedan tako veliki skuter zapravo morao biti u stanju pružiti.

No, prednja vilica zapravo je najozbiljniji nedostatak ovog skutera i

kada se jednom naviknete na njezin čudljiv rad, moći ćete uživati u doista izvrsnim performansama. Zaštita od vjetra je toliko besprijekorna da vozač često zapravo i izgubi osjećaj brzine kojom se kreće i - pod uvjetom da je cesta ravna - Xciting njome klizi bez ikakvog primjetnog napora. Taj osjećaj često zna biti varljiv, pa se zavoji i drugi automobili počnu približavati brže nego što čovjek to očekuje. Stoga je sreća da je ovaj skuter opremljen zaista impresivnim kočionim sustavom. No, treba se naviknuti i na njegov rad, budući da je poluga na desnoj ručki upravljača namijenjena uključivanju samo prednje kočnice, koja sama po sebi zapravo djeluje neuvjerljivo i kao da gura skuter naprijed bez obzira koliko snažno vozač pritišće kočnicu. Za razliku od toga, pritiskom na lijevu polugu uključuje se integralni sustav kočenja, koji Xciting 300 Ri 'zaustavlja u mjestu', da tako kažemo. Vjerujemo da onima koji kupe ovaj skuter takav rad kočionog sustava neće predstavljati nikakav problem kada se jednom naviknu na njega, no nama, koji u svojem poslu često

sjedamo s jednoga vozila na drugo, nekako bi bilo draže da je prednja kočnica sama po sebi malo jača.

**Konkurentan po svemu**

Ipak, kada podvučemo crtu, Kymco Xciting 300 Ri ostavlja vrlo pozitivan dojam unatoč nekim svojim mušicama. Performanse agregata doista su vrhunske s obzirom na zapreminu, kočnice su snažne i uvjerljive kada se jednom naviknete na njihov rad, razina udobnosti je uzorna i mnogi drugi proizvođači bi se u tom pogledu mogli ugledati na Kymca. A na kraju krajeva, iako znamo da je pitanje estetike stvar osobnog ukusa, osobno nas se Xciting 300 Ri dojmio kao skuter izuzetno atraktivnog izgleda. Nedostatke poput maloga prtljažnog prostora i neuvjerljive prednje vilice također smo mu spremni oprostiti, no malo nas bode u oči cijena od gotovo 37.000 kuna, koja ga i u tom segmentu potpuno poravnava s njegovom europskom i japanskom konkurenčijom. Moglo bi se reći da mu je tu i mjesto, no ipak bi nam bilo draže da mu je cijena koju tisuću kuna niža. ■

1

**Podnica je prostrana  
i omogućava vrlo  
udoban smještaj nogu**

**Elegantno riješeno  
podizanje sjedala  
podseća nas na  
otvaranje prtljažnika  
na automobilu**

**Agregat sa 23,8 KS nudi vrlo  
dobru i iskoristivu zalihu snage**

**Unutrašnjost prtljažnog  
prostora je tapicirana, što je  
za svaku potrebu, no nažalost  
ne nudi previše mjesto**