

Ještě větší borec, než jsme doufali



Kymco KXR 250 Sport

Kdo chce zvládat ostré sportovní nebo i závodní čtyřkolky, měl by projít

Stačí jen zlehka vyjeté koleje a lítáte po vozovce o metr cik cak vlevo vpravo. Řídítka musíte držet hodně pevně a pořád koukat, co by vás tak asi mohlo překvapit. Mírně skloněný asfalt nebo boční vítr také dělá své. Pak je potřeba zatížení mírně kompenzovat vykloněním kontra, nebo neustálým, silovým šponováním řídítek. Toto však není bolest Kymca, ale všech čtyřkolek (snad vyjma nízkých závodních speciálů).

Příroda radostí

Krom města si tedy s Kymcem nejvíce užijete v přírodě. Šotolina, hlína, škvára, kořeny, listí, zkrátka cokoliv. Když budete chvíli trénovat, můžete i zdárně machrovat po zadních, protože zvednout to jde docela snadno a při troše tréninku můžete jet po zadních třeba jen 5 km/h s pomocí brzdy v rovnovážném bodě. Kdybyste viděli video, které s Kymcem natočili francouzští kaskadéři... Kromě větších rozet (pomalý převod) jezdí sériovky a jejich kousky opravdu nemají chybu.

Nožní brzda funguje jako autová (asi 70 % přední náprava), páčky na řídítkách jsou zapojeny stejně jako u skútrů. Přední kotouče mají síly dost (postaví stroj klidně na přední), zadek se skoro nepoužívá, ale brzdí taky slušně; všechny brzdy mají pancéřované hadice.

		SUPER			
Kymco KXR 250 Sport	motor	■	■	■	■
	podvozek	■	■	■	■
	ovladatelnost	■	■	■	■
	město	■	■	■	■
	využitelnost/přístupnosti	■	■	■	■
	sport	■	■	■	■
Verdikt	spolujezdec	■			
	zpracování	■	■	■	■

S
SU
SUP
SUPER
SUPER

lepší jít pěšky
dá se s tím jezdit
slušný standard
lepší, než jsme čekali
prostě super

Technická data

KYMCO KXR 250 SPORT

motor	čtyřdobý kapalinou chlazený jednoválec, OHC
objem	249 cm ³
vrtání × zdvih	72,7 × 60,0 mm
výkon	12,7 kW (17 kJ)/6500 ot/min
točivý moment	20 Nm/5000 ot/min
startér	elektrický
plnění motoru	karburátor Keihin PTG 22mm
převodovka	automat se systémem brzděním motorem a zpátečkou
brzdy	vpředu i vzadu kotoučové
světla výška	neudána
hmotnost	213 kg (suchá)
nádrž	12,5 l
cena	153 900 Kč

Co je Kymco?

Kymco je v krajinách českých poměrně málo známá firma. Až

nějakým tréninkovým mezistupněm, který mu dá hodnotné návyky a u kterého možná nakonec i zůstane, protože zjistí, že je větší sranda být jen poloprofík. Kdo se rád dobře vozí, ale nechce utratit moc peněz, nebo se ostrých motorů třeba i bojí, pro toho může být Kymco KXR 250 Sport tím správným strojem. Je čitelné, na nic si nehraje, docela dost toho umí, hodně toho naučí, a proto se taky hodně lidem zalíbí.

text: QuB (jakub@bikes.cz), foto: Jim



S tímhle modelem jsme se seznámili vloni na předváděcím dnu Kymca v německém Weiden a dost se nám zalíbilo, proto jsme uvítali, když jsme ho získali na delší test. Podrobili jsme ho tedy řádné zkoušce a zjistili, že... ale to už víte z titulku, prostě je to „ještě větší borec, než jsme doufali“.

Velké akorát

Kymco KXR je velké tak, jak byste u dvěstěpadesátky očekávali, takže není ani malé, ani velké. Ideální střed. Malé čtyřkolky se sice lidem líbí, protože mají pocit, jak jednoduché je jejich ovlá-

dání, když však zjistí, že se na ně nevejdou, že se to s nimi převrací a že si při zatočení bouchají řídky do kolen, rychle mění názor. Monstrózní velkoobjemové čtyřkolky jsou sice stabilní a zvládají toho po „fyzické stránce“ mnohem víc, ale na druhou stranu mají rozměry skoro jako auto, takže se třeba ve městě nemáte čím vyťahovat. Zácpa je pro vás taky zácpa a krom hbitých reakcí jste na tom vlastně jako auto.

Kymco s KXR rází zlatou střední cestu. Náš kus byl na silničních gumách (terén zvládají taky, vadí jim jen bláto) a jelikož je mašina na značkách, vyrazili jsme krom terénní vložky i do samého centra Prahy. Myslel jsem si, že budu všechny zácpy vystávat jako autáři. Po chvíli jsem však zjistil, že se s káixerem nacpu vlastně všude tam, kde se vejdu s normální velkou motorkou. Taky si hlídáte šíři zrcátek, a jste-li moc v „úzkých“, třeba mezi Mercedesem S a BMW řady 7, hlídáte si jen o něco málo širší lemy blatníků. Někde má sice motorka navrch, jinde zase čtyřkolka. Motorka je delší a mnohdy se s ní nedá řádně vyklíčovat. Řešíte, kam s nohama, malý rejď apod. Tady si v klidu sedíte, zařadíte zpátečku, couvnete, dáte vpřed a jedete. Hlavně v klidu, bez nervů.

Sladěný motor

Motor zatahuje díky dobře nalaďenému variátoru na dvěstěpadesátku skutečně víc než příjemně. Vezmeme-li v potaz, že krom odporu řemenu a řetězu přemáhá také čtyři hodně podhuštěné pneumatiky, tak je jeho výkon se sériovou (dost tlumící) koncovkou výfuku velmi slušný. Variátor má své vlastní nucené chlazení, které má sání i vyústění ve výšce blatníků, takže ho hned tak neutopíte. Výkonu je na normální srandičky dostatek, pokud ovšem nejste motokrošař a nemáte ambice neustále házet trsy trávy nad hlavu.

Cestování ne

Na cestování tahle věc ale není. Když pojedete tak třicet kilometrů, dá se to zvládnout, pokud víc, budete naříkat. Nejvíc vás bude bolet pravý palec, protože plyn se přidává páčkou. Na blbnutí to nevdává, ale při delší jízdě najednou nejste schopni přidat plyn, protože vám palec úplně ochabne. Stačí si však namontovat (nebo nechat namontovat hned při koupi) normální motocyklový plyn a budete si pískat. Maximálka stroje je podle analogového rychloměru kolem 85 km/h, přičemž cestov-

ních 80 jde v klidu dodržet. Mašina je díky krátkému rozvoru a strmému řízení velmi neklidná na podélné nerovnosti (bolest všech čtyřkolek), bavíme se však o asfaltu a maximálce.

Odpružení je dost akční. Tlumení je na odskok hodně silné, takže i skok z metrové výšky zvládnete bez rozhoupání a změny směru. Ukázkové je chování podvozku při sjíždění a vyjíždění schodů, hlavně neřešíte problém se zařazeným kvalitkem. Prostě držíte plyn a jedete.

Ano, vážení

Myslím, že kdo hledá robustní stroj na hraní, dovoz nákupu (na zadní rám se „pár“ kilo vejde), jezdění do práce, ale třeba i pomocníka na chalupě, tak ho v téhle čtyřkoledě najde. Je to taková zlatá střední cesta za velmi rozumné peníze a s hodně slušnou kvalitou.

do minulého roku tu totiž neměla řádné zastoupení. Nenechme se však mást. Co není známo u nás, nemusí být neznámo ve světě. Tchajwanské Kymco vyrábí stroje od roku 1963 a díky velkému záberu v malých kubaturách se jen po Německu prohání kolem 60 000 jejich jednostopých dětiček. Už loňská nabídka skýtala sedmadvacetičlennou škálu malých motocyklů, užitkových i polosportovních čtyřkolek a v neposlední řadě skútrů – dvoudobých i čtyřdobých, od padesátek po pětistovku Xciting, kterou jsme již měli v prstech a musím říci, že patří jak zpracováním, tak jízdními výkony ke špičce v kategorii.



Úpině malá není, ale i tak je mooc šikovná