

prekidača na upravljaču se može uključiti pogon na prednjim kotačima. Rad motora je uzoran, a pokretanje na hladno i toplo lako. Također, pomoću reduktora se može birati između brzohodnog i sporohodnog prijenosa te hoda unazad, a primjetno je da je i u jednom i u drugom modu naglasak na snazi, a ne na brzini vožnje. Zato bi brzohodni prijenosni omjer mogao biti i „brži“, jer ovako je - kako bi se krenulo i kasnije vozilo brzinom od 60-80 km/h - potrebno motor dovesti u poprilično visoke okretaje. Također, u određenim režimima vožnje poželjeli smo nešto više snage od deklariranih 26 KS. Ta konfiguracija reduktora uzrokuje velike vibracije i buku, a svi koji moraju prevaljivati veće udaljenosti generirat će i višu potrošnju.

Stoga u sporohodnom modu jeste uistinu spori, no nezaustavljivi s pogonom samo na stražnje kotače. Kada prebacite u mod pogona na sva četiri kotača, zaustaviti vas može tek nasjedanje srednjim dijelom četverocikla na veliko izbočenje ili srušeno deblo, kada kotači ostaju bez trakcije i potrebno je podosta rada tijelom da se stvar pokrene.

No, zaustaviti vas može i gašenje motora i električni kvar koji bi - budući da motor nema mogućnost ručnog pokretanja - iz upotrebe izbacio elektopokretač. Međutim, to nije ništa specifično za MXU i više će mučiti vozače koji taj model odluče koristiti za izlete, rekreaciju i zabavu nego one koji će ga koristiti za rad.

Zato će potonji biti oduševljeni ovjesom. Iako je podosta mekano podešen i pri višim brzinama dovodi šasiju u velike nagibe, a pri kočenju znatno tone sprijeda. No, u poslu će ta amortizacija činiti čuda. Posebice priključite li straga prikolicu ili neki radni dodatak za koji je prihvat izrađen u obliku čvrstog pravokutnog profila. Uz to, originalno je riješen središnje postavljen ispuh te stražnja A-ramena od prešanih čeličnih profila.

Valja napomenuti da je šteta što stražnje kucište diferencijala ne nudi „živi“ spoj s kardanskim prijenosom od motora jer bi se tada na MXU moglo dodati pravih alata poput kosilice, freze ili dodatka za usitnjavanje biljnog otpada i drugo. Tako bi to vozilo postalo pravom osnovom na koju bi radnici mogli pridodati bitne nastavke. Kako Kymco trenutačno nema u

Rad je veselje - barem onima koji ga obavljaju uz pomoć Kymcovog modela MXU 400. No, onima koji će ga koristiti samo za zabavu, veselja također neće nedostajati



ponudi takvu dodatnu opremu, tako je MXU-ova sirova snaga ponajbolja za vuču tereta te teže poslove prijevoza po terenu.

Što se kočnica tiče, funkcioniraju solidno i bez većih problema zaustavljaju masu vozila, a češće dolazi do proklizavanja kotača na klizavijem terenu nego do nemogućnosti da kočnicama zaustavite četverocikl.

Osim toga, zbog podosta izraženog poniranja prednjeg kraja pri kočenju - vozite li na prtljažnicima veći teret - tada je bolje opteretiti stražnji prtljažnik nego prednji.

U konačnici treba reći da ustvari nema velikih nedostataka koji bi potencijalne kupce odgovorili od tog modela, a pokolebati ih može tek povioka cijena od 50.540 kuna. Bilo kako bilo, jedno je sigurno - svi koji žele da im rad bude zabava, s izborom MXU-a nipošto neće pogriješiti. ■

