

Opak izvana



miran u duši

❖ Tajvanski proizvođač je svih ovih godina dokazao kvalitetu s modelima skutera niskih i visokih kotača, u rasponu zapremine od 50, 125 i 250 ccm, a to je hrvatski kupac i te kako znao prepoznati. Naime, po prodaji je neprestano u samom vrhu, a prošle je godine završio na visokom šestom mjestu. Osim toga, predstavio je proizvodni program čiju raznovrsnost imaju samo rijetki konkurenti. Potvrda dolazi i iz segmenta 50 ccm, gdje se nudi model Super 9 koji odmah po predstavljanju zauzima mjesto na vrhu game. Premda hrvatski uvoznik našem tržištu nudi samo verziju sa zračnim agregatom i bubnjem straga, mislimo da bi pravom sportskom skuteru više odgovaralo vodeno hlađenje i dvostruki disc.

Instrumenti su potpuni. Završna obrada komponenti vrlo je dobra, sasvim sukladna onome što kupac očekuje za tako visoku cijenu

Super 9 svakako naginje sportski nastrojenim korisnicima, prije svega po svom dizajnu s jasnim "racing" naznakama. Tako, na primjer imamo instrumente odvojene od upravljača i šiljati repni dio sa svjetlima koja podsjećaju na super sportske motocikle iz serije R. Prednji kraj je također agresivno dizajniran sa svojim jarkim bojama, oblikom svjetala i lažnom maskom hladnjaka



Iako je Kymcov Super 9 rađen kao pedesetica sportskoga kova, konačna verzija ipak u prvi plan nameće udobnost i kvalitetu. Cijena bi mogla biti i nešto niža.

rashladne tekućine. Naime, Super 9 je skuter rađen i za veće zapremine s vodenim hlađenjem, koje će se najvjerojatnije pojaviti u budućnosti, a isto tako pedesetica se u Italiji može dobiti isključivo u vodom hlađenoj verziji. Ta verzija ima stražnju disk kočnicu, pojačanu stražnju vilicu s desne strane, te obrtomjer.

Instrumenti nisu bogati kao na vodenoj verziji, ali sadržavaju sve potrebne podatke: veliki brzinomjer i indikator količine goriva u spremniku, ukupni brojač kilometara, te signalne žarulje rezerve ulja i dugog svjetla. Od opreme pohvalimo još i 2 stojna oslonca, velik prostor za smještaj kacige, nosač sitnih predmeta u središnjem tunelu koji se zatvara ključem, te kuku za vješanje torbi. Dodatnu crtu ekskluzivnosti daju i veliki pokazivači smjera izvedeni u bijeloj boji.

Položaj vozača za upravljačem vrlo je udoban, ruke pravilno hvataju upravljač na dobro odmjerenoj udaljenosti, a koljena ih ne udaraju. Sjedi se uspravno, a čak i vozači viši stasom nemaju čemu prigovoriti. Jedino ograničenje, premda ne i bitno za ovaj tip skutera, predstavlja platforma za noge koja je podijeljena na dva oslonca za stopala, odvojena središnjim tunelom, tako da nema mjesta za velike manevre.

Konstrukcija skutera je već opjevana stvar i potpuna klasika: okvir je izveden kao robusna cijevna jednostruka košara, a njegove odlike dolaze do izražaja tek u sportskoj vožnji. Ovjes je također kvalitetan i odlikuje se vrlo dugim hodom. Prednja vilica ima šipke promjera 31 mm i hod od 80 mm. Pri žestokom kočenju mekana vilica izaziva naglašeno prebacivanje masa prema prednjem kraju, pa skuter malo ponire, što nimalo ne utječe na njegovu stabilnost u cjelini. Iako stražnji amortizer nije podesiv, radi vrlo dobro. Ukupna stabilnost je vrlo dobra, čak i u slučajevima kad se u brzini naleti na rupu u zavoju. Spomenuta prebacivanja masa ukazuju i na zavidnu snagu prednjeg sustava kočenja sastavljenog od jednog diska promjera 210 mm na kojeg djeluje čeljust sa dva klipića. Za razliku od njega, stražnji bubanj je prilično slab, ali zato barem





Okvir mu je solidan, a udoban ovjes se odlikuje dugim hodom.

PREDNOSTI

- prednja kočnica
- stabilnost
- udobnost

NEDOSTACI

- stražnja kočnica
- spori prijenos
- cijena

nikada ne blokira kotač. Krajnje usporavanje skutera sasvim je zadovoljavajuće. Usprkos liniji čistog sportskog modela, Super 9 je udoban skuter, čemu pridonosi serijski mekano podešen ovjes. Udobnost je osigurana i vrlo prostranim sjedalom.

Dimenzije guma su, kao što se često događa, čak i pretjerane za maksimalnu snagu i okretni moment pedesetica: 120/70 za prednji i 130/70 za stražnji kotač, na naplaticima od 12". Grip guma Cheng Shin - Nylon je zadovoljavajući, premda bi mogao biti i bolji. Što se tiče upravljivosti i okretnosti, ona je više nego dovoljna, unatoč velikoj težini od 106 kg i širokom profilu guma.

Ipak, Super 9 nas je malo razočarao u apsolutnim performansama: naime, motor je dovoljno snažan, ali ta je snaga slabo iskorištena zbog sporijeg pri-

Prednji disk promjera je 210 mm s čeljusti sa dva klipača, dok je straga, nažalost, bubanj.



jenosa i dugih odnosa, pa su ubrzanja s mjesta prilično slaba. Uz to, kada i ubrza do svog maksimuma, zaustavi se na zakonom ograničenoj granici za vozila do 50 ccm. Vjerujemo da stvari sasvim drugačije stoje kada se verzija "otvori" i da tek tada dolazi do izražaja dug prijenos. Na kraju ćemo spomenuti i potrošnju koja nije ništa osobito i spada u red prosječne potrošnje: 4,3 l/100km u gradskoj vožnji.

Sve te karakteristike utječu, dakako, i na cijenu: ona iznosi 16.720 kn na cestu. To je svakako je jedna od viših cijena u kategoriji zračno hlađenih skutera s motorom od 50 ccm i stražnjom bubanj

kočnicom, a osobito se može smatrati visokom ako se uzme u obzir standard tvrtke Kymco kod koje je upravo niska cijena dosad bila jedan od najvećih aduta u osvajanju tržišta. Sada se na tržištu može pronaći podosta jeftinijih konkurentnih modela sa zračnim agregatima poput Aprilije SR WWW, Benelliya 491 ST, Piaggia Diesis, pa čak i legendarne Vespe. Ipak, cijenu donekle opravdava visoka kvaliteta izrade vozila. ✓

Željko Pušćenik

Serijski se ugrađuje i dvostruki stojni oslonac.



TEHNIČKI PODACI

Motor: Kymco, jednocilindrični dvotaktni, vodoravno postavljen, promjer x hod 39 x 41,1 mm, ukupni obujam 49,5 ccm, zračno hlađenje, napajanje gorivom preko jednog rasplinjača Keihin PB14, usis u karter preko lamela, kapacitet spremnika goriva 6,8 litara uključujući i rezervu, podmazivanje odvojeno s automatskom mješalicom, kapacitet spremnika ulja 1,7 litara, elektronski regulirano paljenje, pokretanje elektropokretačem ili nožnim starterom, prijenos s automatskim varijatorom stupnja prijenosa, primarni prijenos remen, završni zupčasti, automatska suha centrifugalna spojka. **Maksimalna snaga** 4,76 KS (3,5 kW) pri 7.000 o/min., **maksimalni okretni moment** 0,6 kgm (5,9 Nm) pri 6.500 o/min. **Ciklistika:** jednogredna konstrukcija okvira, udvojena, od čeličnih cijevi. **Ovjes:** prednja teleskopska hidraulična vilica, stražnji motor-oscilirajući prijenos s jednostrukim amortizerom. **Kočnice:** prednja disk promjera 210 mm na koji djeluje čeljust sa 2 klipača, stražnja bubanj. **Gume:** prednja 120/70-12, stražnja 130/70-12. **Dimenzije** (u mm) i težina: duljina 1.860, širina 695, visina 1.175, međuosovinski razmak 1.290, težina 106 kg.