

KYMCO VENOX 250

Masivnog izgleda dostojnog i većih customa, Venox se odlikuje i novim, moderno koncipiranim V-2 pogonskim agregatom

# Mali div

❖ Tajvanska tvrtka Kwan Yang Motor Company, ili skraćeno Kymco, nije više nepoznanica u svijetu malih customa. Na tržištu se niz godina nalazi jednocilindrični model Zing 125 koji, iako nije nikakvo tehnološko čudo, svojom cijenom predstavlja najbliže ostvarenje motociklističkog sna većine hrvatskih "smrtnika". Kako Kymco od sada cilja i na ozbiljnije kupce većih motocikala, od ove je godine u svoj prodajni katalog uvrstio potpuno novi custom motocikl s V-2 motorom zapremine 250 ccm koji je u potpunosti nastao u proizvodnim pogonima matične kuće. Ovaj četvrt litarski custom "dragstar" tipa koji se krije pod imenom "Venox" nedavno je doživio i svoju hrvatsku premijeru na tek održanom "ZG Auto Show-u".

Zahvaljujući niskoj silueti, velikom međuosovinskom razmaku od 1.620 mm i obilnom iskoraku prednjeg kotača Venox 250 odaje dojam puno "konkretnijeg" motocikla nego što to uistinu jest. I zaista, s obzirom na njegovu dužinu i masivni dvocilindrični V agregat, prije bismo rekli da se radi o vozilu zapremine između 600 i 800 ccm. Ovu optičku varku sprijeda spretno popunjavaju masivni kromirani rebrasti okruglog tipa i veliki pokazivač brzina, kao i peterokračni aluminijski naplatak na koji se montira gluma dimenzija 17x17. Vilica je klasičnog tipa i na njoj

nije moguće vršiti nikakve korekcije njezinog rada. U dragster duhu izveden je i široki i ravni upravljač, a velikih su dimenzija i kromirana kućišta svih električnih komandi. Masivnom izgledu u potpunosti pridonosi i obilno dimenzionirani spremnik goriva izveden u obliku kišne kapi koji s tog stajališta zaprima začuđujuće malo goriva - samo 14 l. Stražnji kraj, iako podržava nisku i izduženu siluetu motocikla, po nama ipak previše odstupa od američke filozofije custom motocikla i odaje svoje puno istočnjačko porijeklo. Pritom prije svega mislimo

na duboki stražnji blatobran i detalje oko prekrivača amortizera te stražnju vilicu, koji zajedno nisu na dizajnerskom nivou središnjeg i prednjeg dijela. Isto tako, stražnje štop svijetlo velikih dimenzija lijepo je izvedeno, ali je malo skuterski "preplastično". Možda to i nije tako loše, jer se tako Kymco motocikli razlikuju od ostalih i kreću ka svom vizualnom identitetu.

Custom filozofiju nažalost uvijek prate i škrto izvedeni instrumenti smješteni na spremniku goriva, pa je takvo rješenje upotrebjeno i na Venox-u 250. U dominantnom i velikom brzinojeru sa skuterski šarenom (ljubičasto-narančastom) grafičkom podlogom smješteni su još i pokazivač ukupnog i dnevnog broja prijeđenih kilometara te kontrolne žaruljice za rezervu goriva, poziciju bočnog oslonca i razinu ulja u motoru, dok su svjetleći elementi praznog hoda, dugog svjetla i pokazivač pravca integrirani u gornji most prednje vilice.

Nego i dugačko, ne pretjerano široko sjedlo vozaču osigurava komforan smještaj, a u kombinaciji s ravnim upravljačem daje osjećaj velike sigurnosti, odno-



Boja motocikla više skriva nego što ističe: izgubi se veliki broj detalja od lažnog kroma



Zahvaljujući svojoj niskoj i izduženoj liniji Venox 250 ostavlja dojam puno snažnijeg vozila

sno kontrole vozila. Oslonci za noge vozača smješteni su prema naprijed, na odgovarajućoj udaljenosti, prateći tako zacrtanu filozofiju. Što se suvozača tiče, on će se morati zadovoljiti s nešto manje životnog prostora i slabije podstavljenim sjedalom, kao i sa nedostatkom bilo kakvog rukohvata, odnosno naslona koji bi prilikom vožnje zasigurno dobro došao. Ali, bez obzira na to, poznata je uzrečica da "pravi bikeri uglavnom jašu sami".

Kako bi se maksimalno naglasio dojam velikog motocikla stražnjim krajem dominiraju elementi poput punog stražnjeg kotača po uzoru na H-D Fat Boy s gumom, za ovu klasu, respektabilnih dimenzija 150/80-15 te vrlo atraktivno i originalno izvedenim kromiranim dvostrukim ispuhom tipa "truba" smještenim s desne strane. Nema što, optičku iluziju o vozilu velike zapremine ističnjaci su na Venox-u 250 doveli skoro do savršenstva. Jedan detalj koji moramo spomenuti odnosi se na boju testnog primjerka: iako je izuzetno lijepa u općem smislu, zbog nje svi kromirani

detalji gube na svojoj upečatljivosti i stapaju se s njom.

Pogonski agregat predstavlja premijerni proizvod marke Kymco ovakve konfiguracije i ovakve zapremine. Za razliku od prijašnjih zrakov hlađenih jednocilindričnih motora, novi je četverotaktni V-twin mnogo modernije koncipiran. Sa sustavom vodenog hlađenja i četiri ventila po cilindru, dvocilindraš zapremine 252 ccm razvija snagu od 27,2 KS koju oslobađa pri 10.000 okr./min. uz okretni moment od 19,2 Nm pri 8.000 okr./min. Pridodamo li tim vrijednostima i ukupnu težinu vozila od 190 kg, ne treba nas previše čuditi podatak o 140 km/h maksimalne brzine, što je za ovu klasu i više nego zadovoljavajuće. Dok stoji, agregat radi mirno i tiho. Pri srednjim i visokim režimima vrtnje motor proizvodi vibracije karakteristične za sve dvocilindraše, iako su one izražene puno manje nego što smo to od ovog motocikla očekivali. Naime, blago vibriranje zadržava se samo na

osloncima za noge i ne prenosi se na upravljač ili sjedalo. Iako je riječ o četvrt litarskom agregatu, motocikl ubrzava začuđujuće dobro i bez ikakve stanke. S obzirom na navedene karakteristike motora i na "easy-ride" vožnju, koja je i svojstvena motociklima ove orijentacije, vozači Venox-a zasigurno neće previše žaliti za nekim kapacitetnijim modelima. Isto tako, zahvaljujući dobrom okretnom momentu mjenjačka kutija ne zahtijeva



Masivni dvostruki ispuh svojom atraktivnom izvedbom upotpunjuje stražnji desni kraj



Novo uzdanica tvrtke Kymco: moderno koncipiran V-twin pogonski agregat hlađen tekućinom...





jeva previše česte izmjene prijenosa. Petobrzinski mjenjač u smislu fluidnosti prelaska iz brzine u brzinu mogao bi dati i bolje rezultate. Ipak, u cjelini gledano, Venox 250 uvijek ostavlja dojam vrlo profinjenog i nježnog cruisera kojeg karakterizira mekan i civiliziran zvuk iz ispušnih cijevi.

Sve se to odnosi na vožnju pri niskim i srednjim brzinama. Naime, preko brzine od 110 km/h na ukupnim performansama jasno se osjeti utjecaj vjetera, broj i težina putnika ili blaži uspon, te time Venox odaje svoju relativno malu zapreminu. Stoga ponekad maksimalna brzina i ne prelazi 120 km/h. Ali, to je još uvijek u granicama easy-ride filozofije. Peta brzina služi samo kao overdrive i nema funkciju ubrzanja, već služi tek ekonomičnom održavanju one postignute.

Prilikom dinamičke provjere Kymco je u svim situacijama ostavljao dojam velike sigurnosti zahvaljujući svom niskom težištu i velikom međuosovinskom razmaku. U zavoje se spušta postupno, a nakon što ste mu odredili putanju Venox je prati kao na tračnicama. Ipak, velike kote imaju i svoje nedostatak koji se očituju kroz smanjenu sposobnost brzih promjena pravca u gradskoj vožnji, kao i u otežanom manevriranju na mjestu. Kočioni sustav koji se sastoji od prednjeg diska i stražnje bubanj kočnice u potpunosti zadovoljava performanse motocikla, što se nikako ne bi moglo reći za prednju gumu "Nankang" namjenjenu prvoj ugradnji. Iako je stražnji "bubanj" vrlo slab i ne može sam zaustaviti motocikl na zadanoj udaljenosti, solidno ga dopunjuje prednja kočnica.

Što se tiče okvira, tu zaista nema nikakvih nepoznanica pošto je on izveden kao dvostruka košara od čeličnih cijevi, odnosno, potpuno u skladu sa svim custom tradicijama. Sekundarni sustav prijenosa izveden je jeftinijom izvedbom, lancem, umjesto, za ovu filozofiju karakterističnim remenom ili kar-

**TEHNIČKI PODACI**

**Motor:** dvocilindrični, četve rotaktni, obujam 250 ccm, **razvod:** 4 ventila po cilindru, hlađenje vodom, **elektronsko paljenje,** **napajanje:** 2 rasplinjača, spojka s višestrukim diskovima u uljnoj kupki, mjenjač sa 5 brzina. **Okvir:** konstrukcija od čeličnih cijevi. **Ovjes:** sprijeda teleskopska vilica, straga oscilirajuća vilica s lančanim prijenosom i dvostruki amortizeri. **Gume:** prednja 120/80-17, stražnja 150/80-15. **Kočnice:** naprijed jednostruki disk sa 4 klipača, straga bubanj. **Dimenzije** (u mm) i težina: duljina 2.300, širina 750, visina sjedala 780, osovinski razmak 1.620, težina 180 kg. **Deklarirano:** snaga-27,2 ks (20 kW) pri 10.000 okr., max. okr. moment - 19,2 Nm pri 8.000 okr.

**IZMJERENI PODACI :**

**Maksimalna brzina:** 140,2 km/h  
**Težina:** 180 kg

danom. Gledajte, nema tu ništa loše što se tiče funkcionalnosti jer lanac radi zaista besprjekorno, ali što se tiče vizualnog identiteta ipak volimo biti vlasnici nečeg što svojim izgledom usko koketira sa skupljim originalima.

Kratak hod stražnjeg amortizera ne umanjuje bitno ocjenu ovjesa u cjelini, kao što je to slučaj i kod većine custom-cruisera. Ipak, prilikom prelaska preko većih oštećenja budite pripravnici i na poneki udarac "pod rebra". No, i ovakve stvari spadaju u bitne elemente karizmatičnosti svakog customa. Isto tako nakon cjelodnevne vožnje poželjeli smo šire i mekanije sjedalo.

Za konačnu pobjedu Venox vadi svoj najjači adut iz rukava: cijenu. Sa 36.900 kn sigurno nećete naći jeftinije dvocilindrično vozilo. ✓

*Boris Metikoš*

**PREDNOSTI**

- djena ● motor
- masivan izgled
- položaj vozača
- razvijanje snage

**NEDOSTACI**

- tvrd mjenjač
- prednja guma
- dizajn stražnjeg kraja

