

Kymco Vitality 50

Kymco Vitality 50 je idealan gradski skuter za sve one koji traže praktično i prije svega pristupačno vozilo pouzdane mehanike, koje posjeduje barem malu dozu osobnosti i stila



Natprosječno

PIŠE I FOTO: TOMISLAV BEŠENIĆ

Skuteri Made in Taiwan su do prije nekoliko godina bili smatrani isključivo jeftinim, praktičnim i nimalo uzbudljivim rješenjem za izbjegavanje gužvi prilikom odlaska na posao. S vremenom se njihova percepcija u javnosti mijenjala na bolje i to najviše zahvaljujući Kymcu, koji je prvi prestao smatrati cijenu svojim jediniim oružjem, tako da je s vremenom stekao glas kvalitetnog proizvođača koji daje pravu protivvrijednost za uložene novce. U međuvremenu su i ostali tajvanski skuteri izgubili pridjev jeftini i to iz najmanje dva razloga. Prvi razlog je taj što sve više pažnje posvećuju kvaliteti i dizajnu, a drugi je razlog to što njihovi skuteri više nisu najjeftiniji na tržištu, zbog najezde kineske konkurencije koja prodaje skutere sumnjive kvalitete po bezobrazno niskim

cijenama. Iako su Kinezi opasno prijetili i zauzeli dobar dio tržišta, mnogi su shvatili da jednostavno nisu dovoljno bogati da kupuju jeftino, tako da Kymco i njemu slični proizvođači i dalje pronalaze put do kupaca koji vole igrati na sigurno.

Kymco se danas može pohvaliti dobrim imidžom, tako da je njegovo uspoređivanje sa gore spomenutim kineskim proizvodima ustvari bespredmetno. Dobrom imidžu Kymca je u novije vrijeme pridonijelo i predstavljanje većih i ekskluzivnijih modela poput novog Grand Dinka i Xcitinga, koji su i dalje povoljniji od europske konkurencije, ali za razliku od starijih modela sada nude i solidnu dozu osobnosti, maštovitog dizanja i suvremene tehnologije.

Iako je ove sezone najviše pozornosti posvetio većim modelima, ovaj uspješni proizvođač skutera, malih motocikala i u svijetu priznatih četvercikala i dalje nudi širok di-

japazon modela zapremine 50 ccm, tako da će u njihovom izlogu gotovo svatko moći pronaći nešto za sebe. Kada malo podrobnije promotrimo njihovu paletu proizvoda primijetit ćemo da im nedostaje tek pravi supersportski skuter u rangu Aprilie SR ili Gilere Runner. Istina, postoji model Super 9, koji se odlikuje određenom dozom sportskog duha, no ipak je po ukupnim performansama i ugrađenim komponentama barem korak iza spomenute konkurencije. Ako vas ne privlače sportski skuteri, već ste ljubitelji klasičnih linija, možete birati između malog YUP-a i nostalgičnog Poeplea. Oni koji i u uvjetima gradske vožnje u prvom redu cijene udobnost svog će suputnika naći u neobičnom Spaceru, a onima kojima je u prvom planu niska cijena, Kymco nudi nekoliko vrlo sličnih modela jeftinijih od 10 tisuća kuna. Među njima valja izdvojiti ovogodišnju prinovu Agility, koja se za razliku od

Kymco Vitality je u svakom pogledu sasvim prosječan skuter i ničim ne istupa iz okvira klase kojoj pripada



1



2



3

(1) Stražnje svjetlo je moderno oblikovano i toliko veliko da ga se može vidjeti i iz nisko letećeg aviona

(2) Za zaustavljanje Kymca Vitality zadužen je prednji disk promjera 180 mm kojemu straga pomaže bubanj kočnica promjera 110 mm

(3) Instrumenti su neobična oblika i sadrže sve potrebne informacije



Na testu smo imali zatvorenu verziju dvotaktnog zrakom hlađenog agregata koji se ugrađuje i u druge modele tog proizvođača



prosječan

svoje starije braće odlikuje originammm i simpatičnim dizajnom. Na pola puta između jeftinih i jednostavnih modela poput DJ-a ili ZX-a i osjetno skupljeg, ali zato maštovitijeg i sportskijeg modela Super 9 LC



smjestio se Vitality 50, koji po svemu predstavlja geometrijsku sredinu između spomenutih krajnosti. Dakle, malo je skuplji od ZX-a i DJ-a, ali je zato ljepši, maštovitiji i nešto veći, a istovremeno je jeftiniji od modela Super 9, no ima manje sportskog duha i smireniji dizajn.

Ne postoji teža zadaća od one kada treba napisati nešto pametno o skuteru koji apsolutno ničim ne iskače iz suvremene ponude. Dakle, Vitality spada među one skutere kod čijeg opisa najčešće koristimo riječi tipa: prosječan, dobar odnos uloženo/dobiveno, nema ništa što će vas posebno oduševiti, ničim se ne izdvaja iz postojeće konkurencije, nema nekih loših točaka koje bi trebalo posebno izdvojiti i tome slično.

Neke od tih riječi ćemo odmah iskoristiti za opisivanje njegova dizajna. Dakle, Vitality se odlikuje vanjskim oblikom koji ga ničim ne izdvaja od neposredne konkurencije

Sa stanovišta dizajna, Vitality ne donosi ništa novo. Prednji kraj sa svjetlom preuzetim sa sportskog modela Super 9 i lijepo ukomponiranim pokazivačima smjera djeluje privlačnije od stražnjeg kraja, kojim dominira veliko stražnje svjetlo



i na njemu nema ništa što će vas posebno oduševiti, ali istovremeno nema ništa što će vas ozbiljno razočarati. Simpatičan prednji kraj započinje velikim svjetlom po uzoru na ono s modela Super 9, a iznad njega se nalaze na prvi pogled originalni prorezi za zrak. No, kad ih promotrite malo bolje, primijetit

ćete da se radi o "drskoj krađi" poznatog zaštitnog znaka Citroena, s time da je ovdje popularni "double chevron" jednostavno okrenut naopačke. Mala maskica iznad upravljača riješena je bez puno mašte, no zato ocjenu prednje oplata dižu pokazivači pravca koji su skladno uklopljeni u bočne stranice.

Stražnji kraj skutera je riješen bez ikakvih ekshibicija, tako da na njega nećemo trošiti previše riječi i spomenut ćemo tek da njime dominira masivno stražnje svjetlo, iznad kojeg se nalazi veliki nosač prtljage.

Instrumenti su oblikovani s dovoljno mašte i elegancije i posjeduju sve što je po-



Vitality spada u red relativno udobnih skutera, a odlikuje se ravnom podnicom koja osigurava dovoljno prostora za stopala



Vitality je prihvatljiv i funkcionalan skuter stvoren za svakodnevnu borbu sa gustim gradskim prometom

trebno za tu vrstu vozila. Kao i obično, najviše mjesta zauzima brzinomjer, a s njegove desne strane se nalazi manje kućište nepravilnog oblika u kojem se nalaze pokazivač goriva i sat. S donje strane se nalaze kontrolne žaruljice pokazivača pravaca, uključeniog dugog svjetla i žaruljica koja signalizira nedostatak ulja za podmazivanje.

Jednako kao i u pogledu dizajna, Vitality nam ne donosi ništa novo ni u pogledu mehanike. S tog aspekta se uglavnom oslanja na one iste komponente koje se ugrađuju na modele ZX i DJ, ali je od njih ipak nešto veći i desetak kilograma teži.

Počnimo s ovjesom koji se sastoji od klasične prednje vilice promjera 31 mm i za skuter tipične stražnje vilice s monoamortizerom. S modelom ZX dijeli i ne pretjerano impresivnu prednju disk kočnicu promjera 180 mm, kojoj pripomaže stražnja bubanj kočnica. Za pokretanje gotovo sto kilograma teškog vozila zadužen je dobro poznati dvotaktni agregat koji se ugrađuje i u brojne druge modele tog proizvođača, a u svojoj otvorenoj verziji razvija 5 KS pri 7.000 okretaja. Nažalost, mi smo na testu imali zatvorenu verziju agregata koja prema navodima proizvođača razvija 4 KS pri 6.000 okr/min, a to u kombinaciji s blokadom na variomatu znači da skuter prestaje ubrzavati jednom kada dohvati oznaku 45 km/h, tako da vam ne možemo opisati njegove stvarne potencijale. Do te brzine je skuter ubrzavao sasvim u okvirima klase, no tada je zabava odjednom prestala. Skuteri s blokadom možda imaju smisla u manjim gradovima s usporenim prometom, no u velikim gradovima u koji-



ma se promet odvija brzim višetračnim alejama izvođenje inače jednostavnih operacija kao što je prestrojavanje iz trake u traku odjednom predstavlja opasnu radnju. Kada skuter "juri" jedva nešto više od 40 km/h, onda je teško procijeniti prave mogućnosti kočnica, no moramo reći da nas kombinacija malog prednjeg diska i stražnjeg bubnja nije ničim oduševila, iako je opet u okvirima klase.

Zahvaljujući malenim kotačima od 12 inča, Vitality spada u red agilnih skutera koji ne traže praktički nikakav napor kod vožnje.

Jednostavan ovjes je daleko od toga da bude odličan, no zaslužuje prolaznu ocjenu i zamjerit ćemo mu samo to što je ponekad sklon blagim lelujanjima.

Znamo da se ponavljamo, ali skuter je prosječan i u pogledu udobnosti. Sveukupno, položaj vozača je sasvim u redu, iako bi onim višima dobro došao još po koji centimetar slobodnog prostora. Prednost ovog skutera je što nema središnji tunel, već ravnu podnicu, koja je možda vizualno manje privlačna, no zato vozaču ostavlja više mjesta za smještaj stopala

Iako Vitality ne spada u skupinu top modela Kymca, ipak ga možemo preporučiti svima koji trebaju pristupačno vozilo kao stvoreno za svakodnevno savladavanje gustog gradskog prometa. Skladan je, pouzdan, dovoljno ekonomičan i cijenom i više nego prihvatljiv. U Hrvatskoj se prodaje u običnoj verziji koja košta 11.973 kuna i verziji Sport koja košta 12.480 kuna. Za tih 500-tinjak kuna više dobijete tehnički identičan skuter koji je vizualno obogaćen naplaticima

u boji vozila, atraktivnijom grafikom sa stiliziranim šahovskim poljima na boku vozila i drugačije obojanom prednjem blatobranu. Iako ni ovaj zrakom hlađeni dvotaktni motor nije preveliki zagađivač, kupci u Europi mogu taj isti model dobiti i u prirodi prihvatljivijoj četverotaktnoj varijanti. Za one koji traže nešto više prestiža, Kymco uz već spomenutog sportaša Super 9 nudi i moderan Bet&Win, koji košta gotovo 15 tisuća kuna, ali se zato odlikuje ljepšim dizajnom i snažnijim pogonskim agregatom hlađenim tekućinom. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, dvotaktni
Obujam: 49 ccm
Hlađenje: zračno
Napajanje: rasplinjačem promjera 14 mm
Prijenos: kontinuiran variomatom
Okvir: od čeličnih cijevi
Ovjes: klasična vilica s cijevima promjera 31 mm, straža oscilirajuća vilica s monoamortizerom
Gume: prednja 120/70-12, stražnja 130/70-12
Kočnice: naprijed disk promjera 180 mm, straža bubanj promjera 110 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.940, širina 700, visina 1.120, visina sjedala 810 mm, osovinski razmak 1.350, težina 97 kg,
Deklarirano: snaga - 5 KS - 7.000 okr/min, (4 KS - 6.000 okr/min za zatvorenu verziju) max. okr. moment - 0,49 kgm pri 6.000 okr/min
Spremnik goriva: 6 l

+ povoljan odnos uloženo/dobiveno, jednostavna i pouzdana mehanika

- snaga i maksimalna brzina u zatvorenoj verziji, lelujanje ovjesa