



# Ljuljaj me nježno

PIŠE:  
BORIS METIKOŠ

FOTO:  
MARKO GUZINA

**Sredina ponude tajvanskog proizvođača u klasi skutera velikih kotača dolazi s modelom People S 200, praktičnom i ekonomičnom gradskim slalomašem pristupačne cijene i modernog dizajna. Završna obrada je na visokoj razini, no, ciklistika bi se dala poboljšati, a performanse ne ispunjavaju očekivanja oznake 200 ccm na vanjskim oplatama**



**M**i Hrvati smo poznati po tome da od Zapada prvo preuzmemo one lošije, a tek onda one dobre stvari. Tako u današnje vrijeme gotovo svaki član obitelji u osobnom vlasništvu mora imati barem jednu "šklopociju" na četiri kotača, u kojoj svaki dan prevozi svoju stražnjicu od jednih do drugih "vrata". Kako smo u samo nekoliko godina za nekoliko puta povećali broj vozila koja prometuju našim gradovima, a tome nismo prilagodili cestovnu infrastrukturu ni javni prijevoz, nije niti čudo što skoro 1/5 vremena tijekom dana provodimo upravo u limenim kutijama za prijevoz i u nepreglednim kolonama koje one stvaraju. Naravno, sve to kod nas



Prostor ispod sjedala djeluje puno veće nego što to uistinu i jest. Relativno je dugačak, ali plitak i u njega stane samo jedna jet kaciga





Zbog svoje uske siluete i velikog zakretnog kuta upravljača Kymco People S 200 je idealan u uvjetima gradske gužve

smrtnika uzrokuje stres, nervozu, razdražljivost i nezadovoljstvo tijekom putovanja na relaciji posao-kuća, zbog čega na kraju, htjeli mi to priznati ili ne, pati i ukupna učinkovitost na poslu.

Ako ste se prepoznali u opisanoj svakodnevnici krajnje je vrijeme da se poduzmu odgovarajući koraci, a jedan od prvih koraka bilo bi razmišljanje o tome koliko je smislena upotreba automobila. Isto tako, ako ste vezani uz užu gradsko središte, smisao gube i sva vozila na dva kotača koja se odlikuju pozamašnjim dimenzijama.

S druge strane, svatko tko se barem jednom provozao kroz središte nekog od većih gradova na Zapadu mogao se uvjeriti da racionalni Europljani ne

zadiru od masovne upotrebe skutera u svrhu uštede vremena, jer, kao što znamo, vrijeme je novac.

Pristupačni skuteri sve više osvajaju i naše gradove, no, osobama koje su ušle u svoje najbolje godine dvotaktni bi se pedesetice mogle učiniti previše mladenačkim i neozbiljnim. Skuteri smirenijeg dizajna i visokih kotača zato djeluju puno "svečanije", a ako uz to nisu prevelikih dimenzija i opremljeni su nešto snažnijim agregatom, dobili ste skuter koji je baš po mjeri ljudi koje smo opisali u prethodnom odlomku. Jedan od takvih skutera je i Kymco People S 200, novija generacija tajvanskog gradskog skutera velikih kotača, koji pruža zadovoljavajući omjer između uložene i

dobivenog. Upravo koncept gradskog skutera velikih kotača u današnje vrijeme pokazuje sve veći uzlazni trend na tržištu, zahvaljujući njihovoj praktičnosti, stabilnosti i lakoći upravljanja.

Sukladno tome, domaći teren People-a S 200 je upravo gusti gradski promet, u kojem dolaze do izražaja njegovi uski bokovi i elastičan agregat. Zbog svoje siluete provlačenje između kolona automobila vozačima ovog skutera ne predstavlja nikakav problem, a veliki zakretni kut upravljača, koji je postavljen na dobro odmjerenu visinu i ne udara u koljena vozača, omogućuje zavidne manevarske sposobnosti, i to na vrlo malom prostoru. U stvari, dinamičke osobine ovog skutera u



Ogledala su isturena i pregledna



Prednji sustav kočenja se oslanja na disk promjera 260 mm



Instrumenti su jednostavni, potpuni i pregledni



uvjetima gradskog kaosa najlakše se mogu opisati jednom rečenicom: "Tamo gdje prolazi upravljač, prolazi i cijeli skuter". Upečatljivoj razini okretnosti pridonosi i relativno male težina skutera od 115 kg, kao i spretan položaja vozača.

S druge strane, vožnja na bržim dionicama je već sasvim druga priča. Naime, počevši već od srednjih brzina, pa prema maksimalnim performansama, cijeli se skuter trese i leluja. Naš testni



primjerak nije bio na razini ostalih Kymcovih proizvoda. Skuter koji se oslanja na velike kotače promjera 16", na koje se ugrađuju gume dimenzija 100/80-16 sprijeda i 120/80-16 straga i ima vrijednost osovinskog razmaka 1.400 mm trebao bi zadovoljavati, ako ni u čemu drugom, onda u stabilnosti na ravnim dionicama.

Određenu krivicu za ovakvo ponašanje pripisat ćemo i serijski previše mekano podešena. Inače, ovjes se sastoji od prednje klasične vilice s cijevima promjera 33 mm i stražnjih dvostrukih amortizera, koje je moguće regulirati samo na opterećenju opruge.

Neobične detalje pronašli smo i u samom imenu skutera. Naime, oznaka "S" koja se šepuri uz naziv People u svijetu vozila na dva kotača obično asocira na "sport", no, nekih pretjeranih očekivanja ne treba imati niti od pogonskog agregata. **People S 200 karakteriziraju agresivne i uglate linije, kojima se pokušalo modernizirati originalni oblik legendarne Vespe. Krajnji rezultat nije revolucionaran, no, zato je interesantan i dopadljiv**

ta. Ponajprije zato što se iza brojke 200 koja se nalazi na bočnim oplatom krije jednocilindrični motor s jednom bregastom, dva ventila po cilindru, rasplinjačem promjera 22,1 mm i ukupnom zapreminom od svega 163 ccm. Motor razvija ukupnu snagu od 11,3 KS pri 7.500 okr/min i okretni moment od 1,2 kgm pri 6.500 okr/min, zbog čega nas umjerene performanse ovog skutera ne trebaju previše čuditi, jer ih u današnje vrijeme nadilazi i većina modela od 150 ccm, pa čak i od 125 ccm. Ovdje prvenstveno mislimo na maksimalnu brzinu od 100 km/h, koja definitivno nije u skladu sa mogućnostima modernih skutera klase 200 ccm. Za razliku od performansi, puno više nas su se dojmili razvijanje snage i ubrzanje, jer motor već od samog starta razvija snagu puno i linearno, a nema niti one klasične rupe na početku, odnosno, zakašnjenje reakcije na početnu komandu ručice gasa. Od samog kretanja skuter ubrzava živahno i progresivno, ali samo do 80 km/h, nakon čega motor gubi snagu, tako da je za postizanje maksi-



malne brzine ipak potrebno imati malo više prostora i deblje živce.

Sustav kočenja se oslanja na prednji disk promjera 260 mm i njemu pripadajuće kočione čeljusti s dva klipića, dok se straga ugrađuje već pomalo zaboravljeno rješenje: bubanj kočnica promjera 130 mm. U praksi puno ozbiljnije djeluje prednja kočnica, koja nije pretjerano agresivna, ali je zato laka za doziranje i konstantna. Za razliku od prednje, stražnja je kočnica po svom učinku puno slabija i daje 'spužvasti' osjećaj, a da bi se ostvarilo željeno usporavanje, polugu kočnice je potrebno stisnuti više od polovice njenog ukupnog hoda.

U vezi dizajna nećemo previše filozofirati, jer on je ionako stvar osobnog ukusa. Ipak, očito je da People S 200 sa svojim linijama zasigurno ne spada u skupinu najljepših skutera današnjice, iako u potpunosti zadovoljava sve po-

trebne smjernice. Elegantan je, ali ne i ugladen, s mnoštvom detalja koji naglašavaju njegov umjereni sportski stih. Rekli bismo: ništa revolucionarno ili futuristički, no, moderno i dopadljivo za oko.

Zadovoljavajuće je riješena i ergonomija vozača, koju karakterizira prilično udoban položaj nogu zbog ravne podnice, kao i dobro odmjereni visina i širina upravljača. Obzirom da je riječ o skuteru gradskog usmjerenja, mjesta nema na "bacanje", no, ima ga točno onoliko koliko treba. Sjedalo je široko i dobro profilirano, kod vožnje je vrlo udobno, a ne manjka ni mjesta za smještaj suputnika. Ispod njega se nalazi prtljažni prostor koji ostavlja dojam puno veće zapremine od one stvarne. Naime, prostor je dosta dugačak, ali plitak, tako da u njega stane mnoštvo sitnica,

ali samo jedna jet kaciga. Stanje stvari ne poboljšava niti prostor unutar prednjeg štita, u koji stanu dokumenti, mobitel, pojas ili rukavice.

Spomenut ćemo još isturena i pregledna ogledala, široke oslonce za noge suvozača u obliku preklopnih ploča integriranih u oplatu, bočnu stojnu nožicu te praktični rukohvat za suvozača, koji služi kao nosač stražnjeg kofera i za podizanje skutera na centralni oslonac.

Unatoč svim navedenim nedostacima Kymco People S 200 se nameće kao vrlo praktičan i ekonomičan skuter pristupačne cijene od 20.982 kn, za koju danas teško da možete dobiti i neku ozbiljniju 125-icu. U svakom slučaju, iako se ne odlikuje nekim revolucionarnim rješenjima ili glamuroznim dizajnom, tajvanski skuter ipak u rukavu skriva neke jake adute, koji će mu pomoći da pronađe put do svoje klijentele. ■



Iako se na oplatama ističe oznaka 200, ispod oplata se nalazi zračno hlađeni jednocilindraš zapremine 163 ccm



Stražnji kraj se ističe ostrim linijama i svjetlosnim elementima objedinjenim u jedinstveni sklop. Prozirno staklo naglašava moderne smjernice

#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jednocilindrični, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 52,4 x 68,8 mm
<b>Obujam:</b> 163 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 9,7 :1
<b>Razvod:</b> jedna bregasta osovina i 2 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> zračno
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Prijenos:</b> variomatski
<b>Napajanje:</b> rasplinjač promjera 22,1 mm
<b>Okvir:</b> čelični cijevasti
<b>Ovjes:</b> klasična vilica s cijevima promjera 33 mm; dvostruki amortizeri
<b>Gume:</b> prednja 100/80-16, stražnja 120/80-16
<b>Kočnice:</b> naprijed disk promjera 260 mm i kočione čeljusti sa 2 klipića, straga bubanj od 130 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.050, širina 719, visina sjedala 790, osovinski razmak 1.400, težina 115 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 11,3 ks (8,3 kW) - 7.500 okr/min, max. okr. moment - 1,2 kgm (12,2 Nm) pri 6.500 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 8 l

**+** cijena, okretnost, zakretni kut upravljača, razvijanje snage

**-** klimava ciklistika, osjećaj za doziranje bubanj kočnice, maksimalna brzina

