

MIEJSKI WOJOWNIK II

Jedną z atrakcji w stajni Kymco jest nowa odsłona modelu Agility City 125

Ponieważ Agility jest w ofercie już od kilku lat, producent uznał, że nadszedł czas na zmiany. Prezentowana wersja jest w zasadzie zupełnie nowym skuterem, tylko kształtem nadwozia nawiązującym do starszych braci. City wyposażony jest opcjonalnie w silnik motorowerowy (dla młodzieży) oraz 125 ccm dla posiadaczy prawa jazdy kategorii A1 lub A. Już nazwa City sugeruje, że jego przeznaczeniem jest pomykanie w gąszczu ulicznych korków. Jego poprzednika (tego z wąskimi osłonami i na małych kołach) ochrzciłem mianem miejskiego wojownika. Opisując wrażenia z jazdy na nowym modelu, uznałem, że jest on godnym jego następcą.

Staję przy City 125

Muszę przyznać, że wygląda lepiej niż w folderze reklamowym. Nadwozie jest podobne do starego modelu, ale żaden element nie jest taki sam. Zachowano cechy charakterystyczne, po których można odróżnić typoszerzeg Agility od pozostałych modeli Kymco. Z przodu jest duży prostokątny reflektor. Osłony jak na skuter są dosyć wąskie, jednak szersze niż u poprzednika i ładniej wyprofilowane. Przednie kierunkowskazy są teraz ozdobą skutera i zostały wkomponowane w przednią obudowę po obu stronach reflektora.

Powyżej lampy również zaszły zmiany. Zestaw zegarów składa się z czytelnego prędkościomierza na środku, po prawej umieszczono wskaźnik poziomu paliwa, zaś poniżej komunikatywny zegar. Powyżej zamontowano małą, ładną owiewkę. Na szerokiej kierownicy znajdziemy standardowe przełączniki oraz lusterka. Tu akurat brak innowacji, bo i co tu zmieniać, skoro wszystko było dobre i sprawdzone. Poniżej, przed kolanami znajdziemy to, czego poprzednio brakowało. Otóż jest zamykany kluczykiem mały schowek na drobniaki lub telefon komórkowy. Jest nawet gniazdko do ładowarki. Powyżej schowka znajduje się typowy (dla pojazdów Kymco)

Tekst
**Jacek
Gradomski**

Zdjęcia
**Sławomir
Kamiński**

Kymco Agility City 125

haczyk na torbę. Zmieniono również kształt kanapy, ma teraz lekko amfiteatralną formę. Wykonana jest z materiału, który zapobiega ślizganiu się po niej. Pod kanapą znajdziemy schowek na kask i wlew paliwa. Niestety, wchodzi tylko płytki tzw. orzeszek, bo przy innym trudno zamknąć kanapę. Nawet nieduży jet się nie zmieści. Za siedziskiem mamy solidny bagażnik pełniący równocześnie rolę uchwytów dla pasażera. Pod nim znajdziemy zespoloną lampę z kierunkowskazami przykrytą przezroczystym kloszem. Tak trochę na modelę lexusa...

Duże koła i dobre hamulce

W niższych partiach pojazdu także widoczne są zmiany. Skuter wyposażony został w duże szesnastocalowe koła. Małe kółka są dobre, gdy podróżujemy po równych nawierzchniach. Koła o dużej średnicy, może nie są typowo skuterowe, ale zapewniają wyższy komfort i lepszą trakcję. Zarówno przednie, jak i tylne jest wyposażone w hamulec tarczowy. Przy przednim zastosowano tarczę o średnicy 260 mm, zaś z tyłu 240 mm. Koło przednie zawieszono na tradycyjnym widelcu teleskopowym, z tyłu są dwa elementy resorująco-tłumiące wyposażone w możliwość regulacji wstępnego napięcia sprężyny. Do napędu skutera służy znany z poprzednich modeli, sprawdzony czterosurowy silnik chłodzony powietrzem. Jego moc (około 10 KM) może wydać się niewielka, ale dla skutera przemieszczającego się w ruchu miejskim powinna być wystarczająca.

Pozycja za kierownicą

A jak zmiany poczynione w nowym Agility wpłynęły na komfort i trakcję pojazdu? Sprawdźmy. Silnik jest zasilany gaźnikiem podciśnieniowym, a że temperatura otoczenia jest stosunkowo niska, więc po uruchomieniu dają mi możliwość lekkiego nagrzania się na wolnych obrotach. Zasiadam za kierownicą. Niby wszystko pasuje, ale coś tu jest nie tak! Czuję pod sobą, że kanapa jest trochę pochylona ku przodowi. Co prawda jest obszyta tkaniną antypoślizgową, więc się nie zsuwam, ale czuję się trochę dziwnie. Zobaczmy, może to tylko pierwsze wrażenie. Poza tym wszystko jest okey. Ręce wygodnie spoczywają na kierownicy, odległość od niej do dźwigni hamulców jest prawidłowa i umożliwia wygodną ich obsługę. Kierownica, kanapa i podnóżki również umożliwiają zajęcie wygodnej pozycji. Oczywiście, jest to pozycja krzeselkowa, typowa dla skuterów miejskich i podmiejskich. Silnik już się trochę nagrzał, więc pora na jazdę. Nie oczekuję szokujących osiągów, gdyż pojazd nie jest jeszcze w pełni dotarty.

Dokonane zmiany bardzo uatrakcyjniły ten skuter



Dodają gazu

Dodaję gazu, skuter mimo umiarkowanych obrotów bardzo żwawo ruszył. To lubię, pomyślałem, nie wymusza gazu do oporu, a już mam więcej na prędkościomierzu niż w mieście jest to dopuszczalne. Druga miła niespodzianka – w nadgarstkach nie czuję skaczącego przedniego zawieszenia. Duże koła nie wpadają w każdą nierówność, zaś poprawione zawieszenie bardzo ładnie te nierówności wybiera. Nowe wcielenie Agility nabrało ogłady, jest dużo wygodniejsze. Odnoszę też wrażenie, że rusza na niższych obrotach (nie tracąc na przyspieszeniach) niż starszy model. Jest to zapewne efektem zmian w położeniach spowodowanych użyciem większych kół.

Dynamika jest w zupełności wystarczająca, ruszanie spod sygnalizatora świetlnego powoduje, że większość samochodów zostaje daleko z tyłu. Wyprzedzają mnie tylko ci, którzy ostrym startem postanawiają udowodnić, że ich czterokołowe półtora litra jest szybsze od mojej połowy ćwiartki. Ja niczego nie muszę udowadniać. Mój mały skuter ze średniej wielkości silniczkiem jest w mieście jednym z najlepiej przyspieszających pojazdów na krótkich odcinkach. Jego wysoka dynamika trochę spada przy prędkościach powyżej 75 km/h, a po przekroczeniu 90 km/h mamy już tylko powolną wspinaczkę do prędkości po-

wyżej setki. Przy sprawdzaniu skalowania prędkościomierza okazało się, że ma błąd wskazań wynoszący około 5 proc. in plus. Jest to bardzo dobry wynik.

Jazda City 125 po zatłoczonym warszawskim city daje wiele satysfakcji. Dynamika jest wysoka, komfort prowadzenia również, zaś trakcja porównywalna z lekkimi motocyklami. Można odnieść wrażenie, że jedzie się na motocyklu pozbawionym skrzyni biegów. Pew-

➤ City to nowe i lepsze wcielenie Agility



ność prowadzenia skutera w łukach i ciasnych zakrętach nawet z dużymi prędkościami jest bardzo wysoka. Pojazd wręcz zachęca do głębokich pochyień.

Należy również pochwalić doskonale działające hamulce. Przy miejskiej jeździe do hamowania w zupełności wystarcza siła dwóch palców na dźwigni. Przy ostrzejszym hamowaniu (co już zależy od siły palców kierowcy) też w zasadzie nie ma większych problemów. Możliwość dozowania siły hamowania jest doskonale wyczuwalna i nie powinna sprawić kłopotów nawet początkującym skuterzystom. Jedyne, co mi przeszkadzało przy hamowaniu, to ta lekko pochyłona kanapa. Materiał kanapy trzymał mnie co prawda za portki, chroniąc podczas ostrzejszych hamowań przed zjechaniem ku przodowi, jednak pewne zmiany w jej profilu z całą pewnością by się przydały.

Skoro skuter sprawdził się w ruchu miejskim, wypadło wyjechać przynajmniej na obrzeża miasta. Na autostradę oczywiście takim maluchem nikt rozsądny się nie wybierze. Podróżna prędkość 80-90 km/h raczej wymusza omijanie dróg ekspresowych. Jednak

Żywiłem City 125 są zakorkowane i kręte ulice miasta

wypad w niedaleką trasę we dwoje jest możliwy i wygodny. Jedynym utrapieniem jest niewielki zbiornik paliwa. 6 litrów benzyny wystarczy na przejechanie około dwustu kilometrów. O ile w mieście stacje paliwowe są gęściej rozstawione, a dzienne przebiegi mniejsze, to w dłuższych trasach nie należy lekko-myślnie omijać saturatorów.

Podsumowanie

Cena Agility City 125 wynosi 6700 zł i gdyby była wyższa, również bym uważał, że jest to bardzo udany pojazd godny polecenia. Jedyne zastrzeżenia mam do niezbyt szczęśliwie wyprofilowanej kanapy. Znając podejście koncernu Kymco do klientów, nie zdziwiłbym się, gdyby szybko ją zmienili. Niewielki zbiornik paliwa nie jest tu wadą. Przeznaczeniem City jest miasto i walka z zakorkowanymi ulicami. Ten wąski skuter jest w stanie precyzyjnie się wszędzie, zaś dziurawe ulice nie są dlań tak groźne dzięki szesnastocalowym kołom i zastosowanemu zawieszeniu. No i te bardzo skuteczne hamulce, które mogą być bardzo przydatne w unikaniu kolizji z wymuszającym pierwszeństwo samochodziarzem. ●

DANE TECHNICZNE

KYMKO AGILITY CITY 125

SILNIK

Typ:	czterosuwowy, chłodzony powietrzem
Układ:	jednocylindrowy
Pojemność skokowa:	124,6 ccm
Średnica x skok tłoka:	52,4 mm x 57,8 mm
Stożek sprężania:	9,3:1
Moc maksymalna:	7 kW (9,6 KM) przy 7500 obr/min
Moment obrotowy:	9,5 Nm przy 6500 obr/min
Zasilanie:	gaźnik podciśnieniowy
Zapłon:	CDI
Rozruch:	elektryczny/nożny
Przeniesienie napędu:	automatyczna bezstopniowa

PODWOZIE

Rama:	stalowa rurowa
Zawieszenie przednie:	teleskopowe
Zawieszenie tylne:	wahacz wleczony
Hamulec przedni:	tarczowy śr. tarczy 260 mm
Hamulec tylny:	tarczowy śr. tarczy 240 mm
Opony bezdętkowe, przód/tył:	100/80-16, 120/80-16

WYMIARY I MASY

Długość:	2040 mm
Szerokość:	740 mm
Wysokość:	1240 mm
Rozstaw osi:	1340 mm
Masa pojazdu:	119 kg
Zbiornik paliwa:	6,5 l

DANE EKSPLOATACYJNE

Prędkość maksymalna wteście:	licznikowe 102 km/h
Średnie zużycie paliwa:	2,9 l/100km

CENA:

6700 zł

Importer: Motor-Land, ul. Wał Miedzeszyński 262, 04-792 Warszawa tel. 0-22872 18 18, 0-22872 02 98

