

JAZDA na MAXXA



Tekst i zdjęcia
Michał Mazurek



Nieduży, niezbyt mocny i z Tajwanu. Czy takie cechy pozwolą zawojować rynek?

Kymco to producent znany w Polsce od roku 2002. Siedem lat obecności pozwoliło na bliższe poznanie oferowanych przez firmę produktów. Marka jest rozpoznawalna zwłaszcza wśród miłośników skuterów. Quady tego producenta również widzimy dość często i już na pierwszy rzut oka widać, że nie mamy do czynienia z ofertą chińską. W odróżnieniu od wyro-

bów zza Wielkiego Muru, Kymco charakteryzuje się dopracowaniem szczegółów i o niebo lepszymi materiałami. Zachowując niewysokie ceny, Tajwańczycy powoli zdobywają dla siebie miejsce na rynku. W ofercie czterokołowców firmy znajdziemy pojazdy o bardzo szerokim spektrum zastosowań. Klient może z powodzeniem wybierać pomiędzy pojazdami dla dzieci, do sportu a użytkowymi 4x4. Zwieńczeniem kolekcji jest pojazd Side by Side UXV 500.

Naszym testowym sprzętem został nowiutki Maxxer 300, czyli Kymco sportowe o największej pojemności. Pojazd dla amatora, o czym świadczy klasa pojemnościowa i zastosowana przekładnia CVT. Na torze bez manualnej skrzyni nie powalczymy, ale ten quad ma stanowić dobry początek kariery, a nie zniechęcać zawilocią rozwiązań.

Pomarańczowy egzemplarz prezentuje się bardzo elegancko. Gdy dodam, że jest to pro-



pozycja z homologacją, to mamy wszystko, co może podbić serce adepta sportu ATV.

Jakość wykonania i stylizacja budzi bardzo pozytywne emocje. Kierunkowskazy ładnie komponują się z błotnikami. Na kierownicy znajduje się przejrzysty osprzęt znany również z quadów innych producentów. Jedynie prędkościomierz nie bardzo pasuje do tak nowoczesnej stylizacji całej maszyny. Okrągły zegar rodem z lat siedemdziesiątych w dodatku z chromowanym wykończeniem pasuje raczej do skutera retro. Cała reszta zasługuje na pochwały.

Poza wyglądem na uznanie zasługują również zastosowane opony. Na kołach tkwią bowiem uznane produkty firmy Maxxis. Jak je-

steśmy przy podwoziu, to należy wspomnieć o zastosowanych rozwiązaniach. Wszystkie są klasyczne dla tego segmentu. Z przodu poprzeczne wahacze „A” z typowymi elementami resorująco-tłumiącymi. Tył to wleczona oś sztywna. Regulacja jedynie w zakresie napięcia wstępnego sprężyn. Do zatrzymania sprężtu sięgamy po hamulce tarczowe. Z przodu na każde koło, z tyłu jeden zacisk na oś. Z tyłu mamy też dodatkowy hamulec ręczny uruchamiany pomysłową dźwignią na kierownicy.

Ponieważ pogoda w czasie testu była raczej off-roadowa, przeszliśmy do uruchomienia silnika. Jednostka zastosowana w pojeździe ma 300 cm pojemności i 19 KM. Jest chłodzona cieczą i zasilana gaźnikiem. Napęd na

Maxxer 300 sprawdza się jako pierwszy pojazd w quadowej karierze

tył jest przekazywany łańcuchem napędowym za pośrednictwem przekładni CVT.

Sprawdźmy, jak sprawdzi się to w praktyce. Ruszamy. Śmiganie rozmokłymi gruntówkami to sama radość. Sprzęt dość dobrze wybiera nierówności i przyzwoicie się prowadzi. Początkowo nie darzyłem go zaufaniem ze względu na niewielki rozstaw kół. Wymiary Kymco nie odbiegają jednak od reszty konkurentów w klasie 250-300 ccm i można czuć się pewnie podczas pokonywania zakrętów. W czasie jazdy kierowca ma niewiele roboty. Należy wybrać tylko, czy jedziemy do przodu, czy do tyłu i regulować prędkość. Jako pojazd bardzo uniwersalny, został wyposażony w mały tylny bagażnik, w którym możemy umieścić





przydatne w turystyce przedmioty. Niewielkie gabaryty docenimy również podczas pokonywania wąskich przesmyków między drzewami. W czasie testów poruszaliśmy się nawet po wąskich ścieżkach. Gdy naprawdę zabrakło pola manewru, lekki sprzęt można było przestawić ręcznie.

Podczas całego testu Kymco sprawował się rewelacyjnie. Uruchamianie silnika zimnego czy ciepłego przebiegało bez problemu. Tak samo sprawowały się inne rozwiązania. Jedynie na długich podjazdach pojazd wykazywał braki mocy. Żeby pokonać długie strome wzniesienie, trzeba się napędzać. Na pewno manualna skrzynia poprawiłaby sytuację, jednak nie byłby to już ten sam pojazd. Kolejną wadą przekładni CVT jest brak możliwości hamowania silnikiem na zjazdach. Trzeba o tym pamiętać i od razu sięgnąć do hamulców, które są naprawdę dobre. Z przodu może to być między innymi zasługa zastosowanych stalowych przewodów. Z tyłu sprawdził się spory dwutłoczkowy zacisk.

Z pewnością Maxxer nie jest sprzętem dla zawodnika. Quady z przekładnią CVT po prostu w sporcie się nie sprawdzają. Bez wątpliwości jednak można Kymco polecić każdemu początkującemu jako pierwszy pojazd w quadowej karierze. Cena, możliwość rejestracji i jakość słusznie przysparzają dealerom klientów. My po kilku godzinach jazdy byliśmy miło zaskoczeni. ●

Dziękuję firmie **Motor Land** za udostępnienie pojazdu do testów i **Markowi Wójcikowi** za pomoc w realizacji materiału.

DANE	
TECHNICZNE	
KYMCO MAXXER 300	
SILNIK	
Silnik typ	4-suwowy, chłodzony cieczą
Pojemność:	300 ccm
Moc maksymalna	19 KM przy 7000 obr./min.
Moment obrotowy	21,6 Nm przy 5000 obr./min.
Układ zasilania	Gaźnik
Rozruch	Elektryczny
Skrzynia biegów	Bezstopniowa CVT + wsteczny
PODWOZIE	
Zawieszenia przód	Niezależne, wahacze poprzeczne
Zawieszenie tył	Oś sztywne, wahacz wleczony
Hamulce przód	tarczowe
Hamulce tył	tarczowy
Opony przód/tył	21 x 7-10/21 x 11-9
WYMIARY I MASY	
Długość całkowita	1720 mm
Szerokość całkowita	1100 mm
Wysokość całkowita	1035 mm
Masa własna	205 kg
Kolory	pomarańczowy, czarny
Możliwość rejestracji	Tak
CENA	
Importer	15 900 ZŁ Motor-Land, ul. Wał Miedzeszyński 26, 04-792 Warszawa, www.motor-land.pl