

## KYMCO MXU 150

## Dzielny smyk

AUTOR: Michał Bugajski, ZDJĘCIA: Michał Pierewicz

Jadąc na test tajwańskiego malucha byłem sceptycznie nastawiony – nigdy wcześniej nie jeździłem tak małym pojazdem. Jednak Kymco MXU 150 pozytywnie mnie zaskoczył. Dla jakich jeźdźców przeznaczony jest Kymco MXU 150 – sprawdziłem to podczas testu.

## Z ZEWNĄTRZ

Konstrukcja MXU 150 jest dość zwarta i zgrabna, a stylistyka godna uznania. Wyglądem zewnętrznym przypomina swojego większego brata – Kymco MXU 300. Nie można nie zauważyć, że quad wyposażony jest seryjnie w lusterka, bagażniki oraz oświetlenie wraz z kierunkowskazami zabudowanymi w zderzaku z przodu i w błotnikach z tyłu. Pojazd posiada homologację drogową. Kanapa jest dobrze wyprofilowana i komfortowa. Po zajęciu miejsca za sterami można czuć się bardzo dobrze, choć mocno nachylona w stronę jeźdźcy kierownica wydaje się nie być najlepszym rozwiązaniem. Mimo wszystko wysocy kierowcy nie będą czuli się skępowani. Na desce rozdzielczej mamy pełen komplet przełączników i kontrolki. Ich obsługa jest intuicyjna i bardzo prosta, a zarazem całość jest nieźle skomponowana. Wykonanie jest nadzwyczaj dobre, spasowanie materiałów również. Lewarek

przekładni zmiany pracy skrzyni biegów znajduje się po prawej stronie na naturalnym poziomie, czyli na wysokości kolana. Do wyboru mamy jedynie trzy tryby jazdy – przód (F), tył (R) i neutral (N). Po uruchomieniu elektrycznym rozrusznikiem silnik pomrukuje przyjemnie, a jego praca jest regularna. W drogę...

## JAZDA PO DRODZE...

Z początku byłem nieco rozczarowany – żeby automatyczna przekładnia zaczęła napędzać pojazd trzeba nieco rozkręcić silnik, ale po chwili nie zwracałem już na to uwagi. Napęd poprzez łańcuch przekazywany jest na tylne koła. Czterosuwowy, chłodzony powietrzem, jednocylindrowy silniczek Kymco przyjemnie reaguje na ruchy manetki gazu i dobrze wkręca się na obroty. Przyspieszanie stoi na dobrym poziomie, zważywszy na fakt, że silnik ma tylko 149 cm<sup>3</sup>. Krótka przejażdżka po „czarnym” – smyk poczyna sobie nieźle na asfalcie, ale na-

leży pamiętać, że jest dość wąski i przez to może być wywrotny. Jak już wcześniej nadmieniałem, jest on homologowany, co oznacza, że możemy legalnie poruszać się po drogach publicznych – oczywiście jeżeli posiadamy prawo jazdy co najmniej kat. B1 lub B.

## ...I PO BEZDROŻU

Po krótkiej przejażdżce po asfalcie zjeżdżam na drogę szutrową. Z małego silnika wyciskam całą moc, ale motorek się nie poddaje i oddaje ją bardzo dzielnie. Po chwili rozpędzania osiągam prędkość maksymalną. Nie jest ona może oszałamiająca, ale w końcu to nie jest quad sportowy. Hamulce działają sprawnie – z przodu zamontowane są dwa bębny, z tyłu zaś pojedyncza tarcza. Niezbyt mocne jest hamowanie silnikiem, a hamulec postojowy nie działał jak powinien. Na krętych ścieżkach pomiędzy drzewami wielkość quada ukazuje swoje zalety. Zwinnie przeciska się wśród drzewek, a automatyczna

skrzynia działa bardzo przewidywalnie i sprawnie. Właściwości terenowe małego Kymco zasługują na pochwałę, a przy niewielkich prędkościach są nad wyraz dobre i spokojnie można poszaleć na podjazdach, zjazdach czy przeprawach przez niezbyt głębokie rzeczki. Zawieszenie tylne oparte na sztywnej osi resorowanej przez pojedynczy amortyzator dobrze wybiera nierówności, a opony wgrzyzają się w teren. Ich rozmiar dobrany został optymalnie do pojazdu. Gdy skończy się trawka przy użyciu niezbyt dużej siły spokojnie możemy quada sami wyciągnąć z opresji. Przy ostrzejszej jeździe trzeba się nieco napracować ciałem, aby wszystkie koła utrzymać na ziemi. Po kilkugodzinnej zabawie Kymco MXU 150 zmieniłem chyba zdanie o małych quadach... ◀

*Dziękujemy firmie Motor-Land sp. z o.o. za wypożyczenie quada do testów.*

► Zdjęcia na [www.off-road.pl](http://www.off-road.pl)



▲ Dobre wyposażenie cieszki, ale irytują drobne niedoróbki montażu



▲ W razie potrzeby zamiast elektrycznego rozrusznika – nożny



▲ Jednocylindrowy czterosuw chłodzony jest powietrzem



▲ Z tyłu wahacz centralny i hamulec tarczowy



▲ Z przodu pojedyncze wahacze poprzeczne i hamulce bębnowe



▲ Opornie działający lewerek sterowania napędem

## Kymco MXU 150 – dane techniczno-eksploatacyjne

Typ silnika: pojedynczy cylinder, chłodzony powietrzem 4-suw OHC

Pojemność skokowa: 149 cm<sup>3</sup>

Średnica x Skok tłoka: 49,5 x 62 mm

Stopień sprężania: 9.7:1

Starter: elektryczny, nożny

Napęd: 2WD

Skrzynia biegów: automatyczna, pasek klinowy, F-N-R

Przeniesienie napędu: łańcuch

Hamulce przód: zamknięty podwójny bębnowy

Hamulce tył: pojedynczy tarczowy

Opony przód/tył: Kenda Pathfinder 21x7-10, Kenda Patfinder 22x10-10

Długość: 1 775 mm

Szerokość: 950 mm

Wysokość: 1 040 mm

Wysokość siedzenia: 750 mm

Rozstaw osi: 1 115 mm

Prześwit: 155 mm

Promień skrętu: 3 000 mm

Masa pojazdu: 185 kg

Pojemność zbiornika paliwa: 8,1 l

### Kymco MXU 150 – zalety i wady

#### ZALETY

- komfortowe zawieszenie
- wygodna kanapa
- dynamiczny silnik
- bagażniki
- dobre opony
- homologacja drogowa

#### WADY

- oporny lewerek napędu
- drobne niedoróbki wykończeniowe
- słabe hamowanie silnikiem
- słaby hamulec ręczny
- samoczynnie przestawiające się lusterka

## Werdykt

Gotowy do jazdy Kymco MXU 150 z kompletem „papierów” to wydatek rzędu ok. 11 000 złotych – cena bardzo zachęcająca, zważywszy, że części zapasowe są bardzo tanie w porównaniu z częściami do konkurencyjnych quadów japońskich. Quad jest nie tylko wykonany z dobrych komponentów, ale i wszystko w nim jest świetnie spasowane. Dla kogo więc jest ten pojazd? Idealnie nadaje się dla początkujących kierowców. Nie jest za szybki, więc dobry też będzie dla naszych pociech. Oczywiście doświadczony jeździec też odnajdzie przyjemność w poruszaniu się tak małym pojazdem. Awaryjność jest dość niska, jeżeli dbamy o przeglądy w odpowiednim czasie, więc koszty utrzymania i eksploatacji będą niewielkie. Krótko – dobry quad za dobrą cenę.

# Bezpiecznie → Bezpieczniej →



Info: (14) 68 33 333 www.knox.com.pl