



# Udany mariaż

## Kymco MXU 500

AUTOR: Michał Bugajski, ZDJĘCIA: Michał Pierewicz

Dostępne obecnie na rynku quady podzielone są na grupy, przeznaczone dla konkretnych grup użytkowników. Kymco MXU 500 jest przykładem konstrukcji łączącej cechy sportowych ATV oraz 4x4, a w dodatku jest dwuosobowy.

Inżynierowie z Kymco udanie połączyli kilka cech różnych quadów w jednym pojeździe. Sztynna oś z tyłu sugeruje nam jego sportowe przeznaczenie, natomiast reduktor jego przeprawową przynależność. Rodzina MXU zaczyna się od niedużego quada, przeznaczonego dla juniorów, o pojemności silnika 150 cm<sup>3</sup>, a kończy się na quadzie z silnikiem o pojemności 500 cm<sup>3</sup>. Jedynie największy z rodziny został wyposażony w napęd 4x4.

### SILNIK

MXU 500 został wyposażony w jednocylindrowy silnik DOHC o pojemności 498,5 cm<sup>3</sup>, który dostarcza wiele radości swą momentalną reakcją na dodanie gazu. Silnik trzeba pochwalić za dużą kulturę pracy oraz mały apetyt na paliwo. Wlot powietrza do silnika umieszczono dość wysoko i śmiało możemy przeprować się przez głębokie brody bez obawy, że uszkodzimy motor. Układ chłodzenia jest na tyle wydajny,

że wystarcza nie tylko w pełnym pedzie, ale i podczas powolnego pokonywania przeszkód. Prędkość maksymalna oscyluje w granicach 80km/h – wystarczy do sprawnego przemieszczania się w terenie oraz na drogach publicznych.

### ZAWIESZENIE, HAMULCE

W układzie zawieszenia odnajdziemy podwójne wahacze A-arm z przodu, z tyłu zaś zamontowano sztywną oś. Połączenie takie umożliwia szybką jazdę, zapewniając przy tym sporą dawkę komfortu w cięższym terenie. Prześwit wynosi 235 mm, co pozwala nam pokonywać niewielkie pnie drzew bez możliwości uszkodzenia podwozia. Quad został wyposażony w hydrauliczne hamulce tarczowe obu osi, z przodu dwie tarcze o średnicy 190 mm, natomiast z tyłu tylko jedna, ale za to o średnicy 220 mm. Hamulce skutecznie zatrzymują pojazd, natomiast hamulec postojowy nie spełnia swojej roli.

### JAZDA

Sylwetka MXU 500 jest agresywna, budowa błotników i osłon sugeruje sportowe przeznaczenie, zgrabnie wkomponowane w zderzaki kierunkowskazy nie są tak narażone na uszkodzenia jak w innych pojazdach tego typu. Z przodu i z tyłu zamontowano bagażniki, których ładowność wynosi odpowiednio: 45 kg i 85 kg. MXU jest również całkiem dobrze oświetlony. Z przodu można włączyć światła mijania i drogowe, z tyłu – pozycyjne i stopu. Wszystkie elementy sterujące są łatwo dostępne, a wskaźniki czytelne. Ciekłokrystaliczny wyświetlacz pokazuje potrzebne dane o załączonym napędzie, można też z niego odczytać poziom paliwa, licznik kilometrów oraz prędkość.

Włączamy silnik i jedziemy w teren. Motor zaraz po uruchomieniu chodzi nieco nierówno, ale gdy osiągnął optymalną temperaturę pracy, objawy znikają. Jazda

„po czarnym” w dwie osoby jest dość komfortowa, w terenie też nie ma na co narzekać. Automatyczna skrzynia biegów CVT działa sprawnie, a kierowca nie musi się martwić o zmianę przełożenia. Przejazdy przez kałuże i błoto quad pokonywał w trybie 4x2, radząc sobie z tym dobrze, choć tył nieco się ślizgał. Gdy dołączyliśmy napęd przednich kół, pojazd sprawnie sunął przed siebie. Quad jest bardzo zwinny i jazda pomiędzy drzewami to dla niego bułka z masłem. Poza napędem 4x4 możemy włączyć również reduktor. Przydał się on przy pokonywaniu wzniesienia, pokrytego mokrymi liśćmi i błotem. Jazda po piaszczystych duktach tylko z napędem tylnej osi dostarcza miłych wrażeń, prawie takich jak jazda np. Polarisem Outlaw-em, ale prawie robi różnicę. Na koniec musimy dodać, że MXU 500 ma bardzo dobrze wyprofilowane błotniki, które są zarazem bardzo skuteczne w ochronie kierowcy przed wodą i błotem.

## Kymco MXU 500 – dane techniczno- eksploatacyjne

### SILNIK

Typ – jednocylindrowy, czterosuwowy  
Pojemność – 498,5 cm<sup>3</sup>  
Śrdnica i skok tłoka – 92x75  
Stoień sprężania – 10.5:1  
Chłodzenie – ciecz  
Zasilanie – gaźnik C.V.K  
Rozrusznik – elektryczny i ręczny  
Moc – 35,5 KM przy 6500 obr./min  
Pojemność zbiornika paliwa – 17l

### NAPĘD

Rodzaj – 4x2 / 4x4  
Sprzęgło – odśrodkowe  
Skrzynia biegów – bezstopniowa przekładnia paskowa CVT, z systemem hamowania silnikiem, wybór L/H/N/R/P  
Przeniesienie napędu – tył: wałek, przód: wałek

### ROZMIARY

Długość – 2203 mm  
Szerokość – 1223 mm  
Wysokość – 1240 mm  
Wysokość/długość kanapy – 857/705 mm  
Rozstaw osi – 1293 mm  
Rozstaw kół przód/tył – 915/920 mm  
Promień skrętu – 3350 mm  
Prześwit – 235 mm  
Waga – 300 kg

### ZAWIESZENIE

Przednie – niezależne, podwójne wahacze A-arm  
Tylne – zależne, wahacz wleczony centralny

### HAMULCE

Przednie – hydrauliczne, tarczowe, średnica 190 mm  
Tylne – hydrauliczny, tarczowy, średnica 220mm

### FELGI/OPONY

Przednie felgi – b.d.  
Przednie opony – 25x8-12 Kenda Pathfinder  
Tylne felgi – b.d.  
Tylne opony – 25x10-12 Kenda Pathfinder



Obsługa MXU 500 jest prosta, przyrządy są wygodnie usytuowane. ▶



Rozbudowany wahacz centralny z podwójnymi amortyzatorami, ale pojedynczą tarczą hamulcową. ▶



Przedni i tylni bagażnik mają zadowalającą ładowność. Dodatkowo tylni można rozbudować o kufer. ▶

◀ Typowa dla quadów dźwignia zmiany biegów funkcjonuje bez zarzutów.



◀ Wlot powietrza jest umiejscowiony wysoko, co pozwala na bezstresowe, głębokie brodenie.



◀ Przód gotowy jest do przyjęcia wyciągarki.



## Kymco MXU 500 – wady i zalety

### ZALETY

- dobry silnik
- bardzo dobrze pracujące zawieszenie
- mały promień skrętu
- łatwa obsługa układu napędowego
- sprawna i cicha przekładnia automatyczna
- dobre hamowanie silnikiem
- stosunkowo mała masa jak na quada 4x4
- homologacja drogowa

### WADY

- słaby hamulec ręczny
- silnik z gaźnikiem lekko nietolerancyjny na zimno



## Podsumowanie

Kymco MXU 500 to interesująca propozycja dla odbiorców oczekujących quada o sportowych możliwościach: szybkiego, mocnego i lekkiego, połączonych z komfortowym zawieszeniem i łatwą w obsłudze automatyczną przekładnią, a co najważniejsze, z dołączanym napędem przedniej osi. Dodatkową zachętą jest drogowa homologacja oraz możliwość przewozu pasażera. Niemalą wpływ na wybór tego quada może mieć jego cena, oscylująca w granicach 27 900 zł. ◀

Dziękujemy firmie Motor Land za udostępnienie quada do testów.

Więcej zdjęć na [www.off-road.pl](http://www.off-road.pl)