

TEST | Kymco Downtown 300i ABS

**Plnohodnotné
tříkilo s 30 koňmi**

IMPORTÉRSKÉ DNY



Japonec z Tchaj-wanu

Tímto skútre se před dvěma lety tchajwanské Kymco posunulo o pěkný kus dopředu a dýchá na hřbet zavedeným značkám z Evropy nejvyspělejší asijské ekonomiky. Nyní přichází dokonce se systémem ABS.



Jan Rameš
honzis@cmn.cz

foto: David M. Bodlák

Pro koho je Tchaj-wan a Čína jedno a to samé, neví o motocyklovém průmyslu zřehla nic. Nabavme se o politice, ale o tom, jaká je kvalita výrobků, a jestliže Japonku dáme bodové hodnocení 100 a Číně 0, pak tchajwanské produkty si zaslouží dobře sedmdesátku. Kymco mezi nimi potom platí za špičku a co se pus-tilo do maxiskútrů typu Xciting, ještě pokročilo.

Downtown v roce 2009 znamenal totální redefinici toho, co je to skútr z Tchaj-wanu, a nás v redakci doslova šokoval ani ne tak svým vzhledem, jako kvalitou jízdy i zpracováním mnoha drobných doplňků, na nichž zpravidla bývá nejvíce vidět, že produkt není zcela 1A. Vážně, volal jsem tehdy Petrovi Veruňkovi z MSA (dovozce Kymca nejen do ČR), že gratuluji k prvnímu japonskému skútru z Tchaj-wanu. Protože tenhle má aspoň 95 bodů.

Velký skútr pro běžné Evropany

Downtown se směle může zařadit do kategorie maxiskútrů. Už od pohledu to není malá věc a když s ním vyrazíte do víru velkoměsta, zjistíte velice rychle, že tohle není štika typu Hondy SH či spíše jeho „dvojčete“ Kymca People GT300i, což je další jasný útok na japonské výspy, na který jsme mimochodem také zvědaví. Ne že by se Downtown choval nemotorněji než jakákoli jiná konkurence tohoto typu, jenom

prostě není tak úplně „downtown“, jak by název napovídal. Spíše si zpíváte českou verzi od Helči Vondráčkové „pátá, právě teď odbila...“ a nepřehánějte to s rychlostí, jinak se někde zašpérujete mezi auty. A přejmenujte si Downtown na Outtown, protože právě příměstský provoz mu sedí neuvěřitelně.

Mezi městy a na jejich periferiích totiž Downtown teprve ukáže, co v něm vězí. Tady jeho konfekční velikost L dává smysl. Trochu blbou zprávou pro dlouhání je, že smysl dává hlavně menším postavám – mým 173 cm padne jako ulitá (pravda, napnuté nohy se zde nekonnají), ale dvoumetrový David už frfá, že na něj jsou ta řídítka špatně zahnutá, že se na palubě cítí stísněně. Pro negolemoidní postavy běžného evropského vzrůstu je ale Downtown příjemný, sice na místě máte trochu problém dosáhnout na zem, jak je skútr široký, ale zase při jízdě jste báječně kryti před nepřízní počasí a vysoké a dobře tvarované plégo zaslouží velkou pochvalu. Na tomhle budete jezdit do práce, i když počasí nebude přímo plážové.

Dobré brzdy ještě s ABS

S nepřízní počasí vám pomůže v úvodu zmiňované ABS. Ono to není tak jednoduché, jak by se na první pohled mohlo zdát, že prostě uděláte brzdy a pak na ně dáte „nějaké ábíčko“. Nedáte, to musíte buď vyvinout, nebo koupit, a potom ladíte a ladíte, aby to fungovalo. Takže ABS je také výpomocné kritérium vyspělosti značky a dokonce ani na spoustě skútrů renomovaných značek jej nenajdete. Kymco jej má a funguje pěkně. Ono vůbec celá brzdová soustava je nadprůměrná, předek sice sám o sobě není žádný zázrak, ale ve spolupráci s hodně účinným zadkem je Downtown schopen překvapivého zpomalení. A má dokonce nastavitelné obě páčky!

K podvozku také nemám výhrad. Vpředu čtrnáctka kolo, vzadu třináctka, nastavení pružení spíše tvrdší, vzadu si při-

padně můžete poladit předpětí, a hlavně máte z podvozku v zatáčkách příjemně pevný pocit a nervozitu začnete pociťovat až u maximální rychlosti. Ta podle papírů činí 130 km/h, tachometrově se ale Downtown dá rozhodně lákat až ke kilu pade!

Síla za kapku benzínu

To je totiž další velký trumf tohoto Asiata – motor. Vstřikované plnohodnotné tříkilo s 30 koňmi jede vážně hodně slušně a i když Downtown není zrovna lehkonožka, cvičí s ním sta-tečně. Ve dvou nemá problém po dálnici po rovině držet 120, přičemž při sólo jízdě jste v provozu za krále. Motor se přitom nechová nepříjemně, ani když ho držíte pod krkem.

Kdo by čekal, že ho v tomto režimu skútr ztrestá aspoň vysokou spotřebou, spadne mu čelist. Já jsem Downtowna podrobil nejen totální městské zácpě, ale hlavně jsem s ním absolvoval delší dálniční přesuny rychlostí blízkou té maximální, něco bylo „na plný knedlík“ ve dvou, a když jsem pak počítal spotřebu, dostal jsem se na velice zajímavých 3,7 litru na sto! Na jednu nádrž dáváte v klidu 300 kilásků, ověřeno.

Na rovno s konkurencí

Downtown je povedený skútr pro příměstský (a když jste stateční, tak klidně i dálkový) provoz. Že se vám nebude chtít hned slézat, za to může nejen dobrá jízdní pozice, ale i hezké budíky, kde kromě tachometru najdete i otáčkoměr a digitální palivoměr a teploměr. Škoda, že přepínání tripmetrů je tak trochu hádanka, ale to je jeden z mála identifikačních znaků Kymca, stejně jako nahlas cvakající blinkry. Tyhle opravdu vypnout nezapomenete.

Parádní jsou úložné prostory. Před řídítky je kapsa s 12voltovou zásuvkou, pod sedlem s plynovou vzpěrou potom osvětlený prostor na jednu integrálu a jednu otevřenou helmu. Prostě výbava maxiskútru, jak má být.

Znakem asijských nejaponských produktů bývá nižší kvalita jdoucí ruku v ruce s nižší cenou. Downtown patří na „druhou stranu barikády“, bohužel pro zákazníky, oběma parametry – téměř japonská kvalita za téměř japonskou cenu. Sto pětadvacet tisíc není málo. Dvěpade X-max od Yamahy vychází s ABS sice o deset tisíc draž, ale

TECHNICKÉ ÚDAJE

Kymco Downtown 300i ABS	
Objem	299 cm ³
Výkon	21,7 kW/29,5 k@8000
Točivý moment	31 Nm@6500
Hmotnost	188 kg (provozní)
Cena	124 990 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 72,7 × 72 mm, kompresní poměr 10,8:1, vstřikování Keihin Ø 34 mm, elektrický startér, variátor

Podvozek: ocelový rám, vpředu teleskopická vidlice Ø 37 mm, zdvih 110 mm, vzadu kyvná vidlice se dvěma tlumiči s nastavitelným předpětím, zdvih 100 mm, brzdy s ABS vpředu kotouč Ø 260 mm, dvoupístkový třmen, vzadu Ø 240 mm, pneu vpředu 120/80-14, vzadu 150/70-13

Rozměry: délka 2200 mm, šířka 815 mm, výška 1390 mm, sedlo 775 mm, rozvor 1545 mm, nádrž 12,5 l, užitečná hmotnost 165 kg

► KONKURENCE



Aprilia Atlantic 300
Objem 244 cm³ • výkon 21,2 k@8500
• kola 13" • nádrž 10,5 l • hmotnost neuvedena • cena 99 900 Kč



Giler Nexus 300
Objem 278 cm³ • výkon 22 k@7250
• kola 15"/14" • nádrž 15 l • hmotnost neuvedena • cena 114 900 Kč



Malaguti Madison 3 250 ie
Objem 244 cm³ • výkon 22,1 k@8500
• kola 14" • nádrž 8,5 l • hmotnost 163 kg (bez náplní) • cena 109 900 Kč



Piaggio X7 Evo 300
Objem 244 cm³ • výkon 22,4 k@7500
• kola 14"/13" • nádrž 12 l • hmotnost 161 kg (bez náplní) • cena 104 900 Kč



Yamaha X-max 250
Objem 249,78 cm³ • výkon 20,4 k@8500
• kola 15"/14" • nádrž 11,8 l • hmotnost 184 kg (provozní) • cena 134 990 Kč

Evropany seženete o deset (Giler Nexus) a více levněji (Malaguti Madison 250 za 110, Piaggio X7 za 105, Aprilia Atlantic za kilo...). Jenže žádný z nich nemá 30 koní z plnohodnotného tříkila a ABS také hledáte marně. Takže když už tyhle peníze za Downtowna dáte, rozhodně jej nebudete nijak přeplácat. ■

Harleye na vlas

V České republice o víkendu vyvrcholila akce Ride to Decide – Demo Truck Tour 2011, na níž jste si mohli zdarma vyzkoušet různé motocykly Harley-Davidson. My jsme se zúčastnili jakési novinářské alternativy.

Jan Rameš, honzis@cmn.cz
foto: Boris Stojanov

Demo Truck Tour není česká, nýbrž kontinentální akce – „náš“ kamion přijel z Anglie a měl za sebou už Rumunsko a Řecko a po Česku mířil do Maďarska, Polska... A rozhodně je to akce větších rozměrů, vždyť v návěsu se ukrývá přes dvacet motorek pokrývajících téměř celý výrobní program wisconsin-ské značky!

Letos jste mohli Haryky „ochutnat“ v Brně, Ostravě, Hradci Králové, Plzni a teď v pátek a sobotu v Praze. A právě z Plzně, z nového dealerství, za nímž ale stojí lidé, kteří mají s H-D bohaté zkušenosti (Jirku Koláře zasvěceným představovat netřeba), vyrazila ve čtvrtek bezmála dvacetihlavá novinářská saň směr pražský Džbán. Ty nejdůležitější novinky mívá-

me od dovoze na týdenní test, ale možnost ozkoušet více strojů naráz, včetně těch modelově ne zrovna nejčerstvějších, to jsme si prostě nemohli nechat ujit.

Pro sportovce a pankáče

Zatímco běžný den při Demo Truck Tour vypadá tak, že se půjčují motorky na jednom místě a pořádají se vyjíždky s průvodcem, my jsme vyrazili z Plzně a až do Prahy jsme se různé střídali při zastávkách. Kdo byste měl podobnou cestu a nespěchal, tak vezte, že trasa Plzeň–Kralovice–Rakovník–Křivoklát–Beroun–Karlštejn–Praha je velice příjemná.

Jako první jsem bez váhání obsadil bílé XR1200X. Tahle motorka je něco úplně jiného než ostatní Harleye, a pro mne coby „nečopráka“ a příznivce sportovnějšího svezení to byla jasná volba. Zvědavost, jak si bude „iksero“ stát ve virtuálním porovnání s mými oblíbenými Monsterem a bavorským erkem, byla veliká. Motorka je sice papírově těžší (260 kilo), ale ani byste to neřekli, a co se tvrdosti sedla a odpružení týče, je to čistý sporták. Jízdní pozice je však překvapivě pohodlná, rozhodně připomíná spíše to Bávo než Ducati, a při vyšších rychlostech už musíte hodně bojovat s větrem. Moc mi nevonělo, že moje krátké nohy koleny nedosáhly na nádrž a opíraly se o motor. Ten nedává zapomenout, že je z Ameriky a ne Evropy, jeho kroutákový charakter odposdu je typický, ale když jej podržíte pod krkem, poznáte, že slova Harley a sport nemusejí být nutně protiklady.

► DLOUHODOBÝ TEST

Derbi na prová

Dlouhodobý test Derbi GPR 50 se dostal do své další fáze. Test se vyvíjí směrem vskutku neočekávaným a dospěli jsme k dalším cenným poznatkům nejenom z prostředí techniky, ale i praktického uplatnění zákonů.



Jakub „Hawk“ Dražan
hawk@cmn.cz

foto: archiv autora

při jedenácti a půl tisících otáčkách. Jiný sekundární převod však Derbi čeká až v další fázi.

Do Hořic a zpět

Vydal jsem se s Derbinkou, přítelkyní (batůžkem) Adélkou a kamarádem Úvalákem na ČZ 175 (r. v. 1961) na výlet. Cestu z Chlumce nad Cidlinou do Hořic jezdím pravidelně od svých šestnácti let, co jsem si pořídil první motorku. Mezi Novým Bydžovem a Hořicemi je na 80 % délky krásný asfalt a silnice se tam hezky kroutí mezi poli.

A tady Derbinka dostávala poměrně za uši. Teplota nebylo zanedbatelné, kolem 25 °C, a většinu cesty jsme mazali 80 km/h (GPR šla ještě o něco víc, ale kdo by ji trápil). Projíždíme Myštévsi, kde na mě Úvalák na ČZ předznamává, že mu brzo asi zaklepe motor. Klikla mu svištěla, píšť mlátil, ale stále jela. Na výjezdu z lesa,

VERDIKT

Kymco Downtown 300i ABS

Motor	8/10
Podvozek	7/10
Brzdy	8/10
Ovladatelnost	6/10
Praktičnost	7/10
Výkon/Cena	7/10