

Kymco Quannon namijenjen je nadobudnim vlasnicima A1 kategorije, ali i ozbiljnijim građanima u potrazi za efikasnim protuotrovom za previsoke kazne i isto takve cijene goriva. Quannon vas, naime, svojim smirenim performansama neće odvesti pretjerano daleko s druge strane zakona, niti će vam novčanik olakšati potrošnja koja je tek za koji decilitar veća od simbolične. Povoljna cijena je pritom kontradiktorna njegovu sportskom izgledu, jednako kao i kočnice, koje bi jednostavno morale biti snažnije. Bez obzira na skromnu zapreminu, dokazano posjeduje Axe efekt

CIJENA  
**24.995** KN

U nagibu se Kymco ne odlikuje nekom sportskom čvrstoćom, no zato oprašta greške i omogućuje brze promjene smjera

# U sportskom tijelu, ekonomičan duh



PIŠE: **TOMISLAV BEŠENIĆ**  
FOTO: **MARKO GUZINA**

**G**eneracijska solidarnost. Magloviti pojam koji je u ovim krajevima počeo puštati nešto dublje korijene tek kada se u jednom krhkom ženskom tijelu utjelovio svemoćni duh potpredsjednice vlade, te ministrice obitelji, branitelja i međugeneracijske solidarnosti. Tradicionalno je ljudskom umu ipak puno bliži pojam sukob generacija. To je ono kad sin svom silom želi biti što drugačiji od svog oca, samo zato jer mu ovaj iz njegove perspektive djeluje kao potpuni kreten.

Kymco Quannon 125 je jedna od prilika da se duboko podijeljeni otac i sin ponovo zbliže. Sina će privući činjenica da već s navršениh 16 godina uživa u posjedovanju svog prvog (i još k tome privlačnog) motocikla, dok će otac u samom početku instinktivno odbaciti bilo kakvu pomisao da novčano podupre tu juniorovu želju, no nakon prospavane noći mogao bi i on uvidjeti prednosti takve kupnje. Konačno, iako izgleda kao pravi motocikl, Kymco košta kao kakav malo bolji skuter slične zapremine, što će reći da za okruglih 25 tisuća kuna neće sinu samo priuštiti prvi motocikl, već će ostati i taman dovoljno sitniša da mu kupi i prvo pakiranje nekih jeftinih kondoma.

Osim te pristupačne cijene, otac će znati cijeniti Quannonovu doista skromnu potrošnju goriva, što ga zajedno s izrazitom lakoćom upravljanja čini itekako pogodnim za titulu koliko praktičnog toliko i ekonomičnog sredstva za putovanje na posao, posebno tijekom nesnosnih ljetnih vrućina. Međutim, ovaj Kymco ima



Quannon 125 je u cjelini privlačan motocikl, čemu je zasigurno pridonijelo i to što su dizajnerima kao uzor evidentno poslužili sportski motocikli jednog razvikanog japanskog proizvođača



još jednu kvalitetu koja će podjednako privući pripadnike obiju generacija. Quannon, naime, na prvi pogled izgleda kao pravi sportski motocikl.

Bolji poznavatelji prilika će na ovu tvrdnju samo odmahnuti rukom, no vjerujte nam na riječ da će čak i neki malo slabije informirani pripadnici ružnijeg spola, onako iz prve, pomisliti kako se radi o nekom napetom motociklu četiri puta veće zapremine. Doduše, oni nas u ovoj priči uopće ne zanimaju, poanta svega ovoga je da ukažemo kako je ovaj Kymco iznenađujuće vizualno privlačan i nedužnim djevojkama kojima su opća pojava i lijepa boja puno važniji od stvarne zapremine. Uostalom, one ionako tvrde kako veličina nije važna.

Moramo priznati da smo i sami bili ugodno iznenađeni kad nam je pri točenju goriva, koje je kod ovog motocikla prava rijetkost, s neskrivanim zanimanjem pristupila bezobrazno dekoltirana pripadnica ljepšeg spola. Doduše, ona u svom neznanju nije mogla biti svjesna skromne zapremine, kao ni povoljne cijene ovog prometala, a moramo konstatirati i to da je u cijeloj toj priči vjerojatno pomoglo i to što nismo skidali kacigu s glave. No, sve to ne umanjuje činjenicu da nam se zavodljivo smješkalno privlačno stvorenje odjedeno u suknu koju ni pridjev mini ne može dovoljno precizno opisati. Ispravite nas ako griješimo, no mislimo da su takvi bliski susreti erotske vrste dovoljan argument da i brižni otac u krizi srednjih godina izgovori onu legendarnu rečenicu: «I tata bi, sine!». Jasno, i pritom isključivo misli na Kymco Quannon 125.

Konstatirali smo, dakle, da razlozi prvotne privlačnosti leže u njegovu

sportskom izgledu. Pritom za razliku od nekih drugih proizvođača, Tajvanci nisu bili skloni pretjeranom ukrašavanju forme svoje najprestižnije 125-tice, pa tako na Quannonu nećete naći neke «trkače» detalje poput radijalnih kočionijskih kliješta ili pak zlatno obojane prednje vilice. Ne, sportskim oplatama - koje ponajviše zbog prednjih svjetala podsjećaju na Hondu CBR - pridruženi su tek lijepi naplatci, čelični okvir koji želi izgledati poput aluminijskog i dvo-

stupanjnsko sjedalo, iza kojeg se nalazi pomalo tourerski oblikovano stražnje svjetlo.

Sve u svemu, motocikl djeluje skladno i nema nekog kičastog detalja koji bode oči. Ista stvar vrijedi i za ploču s instrumentima, koja uz informativni ekran od tekućih kristala posjeduje i analogni brojač okretaja, no na njemu već pronalazimo i barem jednu nelogičnost. Naime, Kymca pokreće četverotaktni agregat zapremine 124,1 ccm, koji se već od ranije ugra-

đuje i u custom Zing II 125. Ipak, kako bi bio što dostojniji svog vizualnog okruženja, tom su u osnovi zrakom hlađenom agregatu poboljšane performanse, te mu je pridodan i hladnjak ulja, kako bi lakše podnio veća termička opterećenja. Gdje je tu, dakle, problem?

Započetak, Quannon 125 svojih maksimalnih 13 KS ima na raspolaganju tek kada se agregat zavrti do 9.500 okr/min, a crveno bolje obrtomjera započinje već na 8.000 tisuća. Po toj je logici stvari Kymco doista jedinstveno vozilo, budući čak i maksimalni okretni moment od nepunih 10 Nm razvija debelo u crvenom području, odnosno pri 8.500 okr/

min. Odlučili smo, dakle, konstatirati kako su se dizajneri valjda malo zaigrali, što bi znači da to crveno područje zapravo i nije pravo crveno područje, odnosno zabranjena zona za razvrtavanje agregata. Te su se naše slutnje potvrdile već nakon prvih prijedehnih metara, budući Kymco Quannon, kao uostalom i većina sličnih četverotaktnih 125-tica, kakav-takav potisak daje samo kada njegov agregat razvrćete koliko god možete.

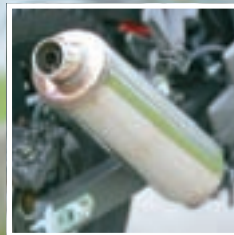
Sportski je dojam ponajviše izražen kroz sam dizajn, dok su vozne osobine na razini koja je uobičajena za četverotaktne 125-ice







Ukoliko je izabrana dionica dovoljno zavojita, s ovim ćete Kymcom moći uživati i u umjerenoj sportskoj vožnji



### Mekana duša, a tvrdo sjedalo

To u prijevodu znači da je u nižim stupnjevima prijenosa relativno agilna vožnja moguća i onda kada se režimi vrtnje ne spuštaju ispod 5.000 okr/min, no prve naznake živosti vidljive su tek iznad 7.000 okr/min. Pritom pri točno 8.000 okr/min postoji mala rupa u razvijanju snage, što je posebno izraženo u 5. brzini, kada imate dojam da kazaljka obrtomjera malo hvata zraka na osmici prije nego krene dalje prema kraju skale. S obzirom

na to da su treća i peta brzina malo predugačko proračunate u odnosu na svoje prethodnike, u pokušaju izvlačenja maksimuma iz ovog stroja nužno je drugu i četvrtu brzinu razvlačiti do samog kraja, odnosno skroz do 10.000 okr/min.

Tada se kod mijenjanja stupnja prijenosa na više brojevi okretaja zadržavaju iznad spomenute rupe u snazi, a čitavog tog problema vjerojatno ne bi ni bilo da mjenjač umjesto pet posjeduje šest stupnjeva prijenosa, koji bi onda bili gušće raspoređeni. To bi

vjerojatno omogućilo i nešto bolje ukupne performanse, jer one ovakve kakve jesu baš ne oduševljavaju, ali su na razini sličnih zrakom hlađenih 125-tica.

Pripadnost toj klasi između ostalog znači da prilikom kretanja s mjesta treba naučiti kako dozirati ručicu gasa i polugu spojke, kako biste bili sigurni da ste maksimalno živahno krenuli s mjesta. Sama ubrzanja pritom neće nikoga oboriti s nogu, a isto vrijedi i za međuubrzanja, što znači da si treba ostaviti nešto više rezerve kod pretjecanja sporijih vozila. No, ono što adolescenata puno više zanima je maksimalna brzina, a ona kod ove vrste vozila ne ovisi samo o trenutnom smjeru i snazi vjetra, već i o tome koliko ste taj dan pojeli.

Tako - ovisno o dnevnom unosu kalorija i meteorološkim uvjetima - realna maksimalna brzina varira između 100 i 110 km/h, što su očekivane vrijednosti za motocikle te zapremine. Zalijeganje na spremnik goriva može vam donijeti sasvim blage pomake na bolje, no isto tako već malo strmija uzbrdica može maksimalnu brzinu privremeno spustiti na nekih 80 km/h. Zato je na dužim nizbrdicama Kymco pojurio i više od 120 km/h prema brzinomjeru, pri čemu je kazaljka obromjetra bila čvrsto zakucana na 10.000 okr/min.

No, dosta smo pričali o agregatu i njegovim nuspojavama, idemo sad koji odlomak posvetiti i vozaču. Njegov položaj tijela je u cjelini sasvim korektan, što znači da je gornji dio tijela lagano nagnut prema naprijed, dok su noge istovremeno sasvim

ugodno savijene. Od takvog tourerskog ugodaja odstupaju samo pretvrdo sjedalo i malo previše zatvoren upravljač, koji bespotrebno opterećuje šake, no sve je to danak težnji za ostvarivanjem što sportskijeg dojma. Srećom, ti će vam elementi ergonomije stvarati nešto ozbiljnije smetnje tek nakon što u komadu odvezete 50-tak, što je na ovakvom motociklu rijetki svetak. Nakon takve duže etape mogli biste osjetiti i lagane trnce u rukama, iako se tijekom same vožnje vibracije gotovo i ne osjete, dok je zaštita od vjetra sasvim prosječna, što i nije neki problem kod motocikla čija putna brzina iznosi nekih 90 km/h.

Takva putna brzina neće previše opterećivati pogonski agregat, iako nam se čini kako nije neki problem ako se Quannon stalno tjera do krajnjih granica. Mi smo skoro svaki od gotovo 500 testnih kilometara odvozili s maksimalno odvrnutom ručicom gasa i zato smo ostali ugodno iznenađeni da je prosječna potrošnja jedva prelazila 3,5 litre. To nam je u kombinaciji sa spremnikom goriva od 13,5 litara osiguralo autonomiju veću od 350 km, a to je već stvarno dobar rezultat za jedan motocikl. Da stvar bude bolja, tu izmjerenu potrošnju slobodno možete smatrati maksimalno mogućom, što znači da je za vrijeme normalnije eksploatacije realno očekivati kako ćete s jednim spremnikom goriva odvaliti možda i 450 km. Sasvim dovoljno da svojoj susjedi u njezinom gradskom automobilčiću nabijete komplekse.

Ne treba posebno napominjati kako je Kymco vrlo okretni i lagan za vožnju, a tu je i solidan zakretni kut upravljača, koji će u kombinaciji s uskim bokovima i relativno nisko postavljanim sjedalom i potpunim početnicima omogućiti sigurno manevriranje na mjestu. Oni će znati cijeniti i to što zahvaljujući svojoj umjerenoj suhoj težini od 137 kg i prijateljski raspoloženom pogonskom agregatu Quannon u svakom trenutku ostavlja dojam lako upravljivog vozila, te suprotno svom izgledu ne iskazuje nikakve znakovne agresije. Ovo je ipak samo izgledom sportski motocikl, a to je vidljivo i po (u cjelini mekanom) ovjesu, koji jasno ne nudi nikakve mogućnosti podešavanja.

### Quannon sam na svijetu

Pritom je stražnji amortizer osim mekoćom obdaren i jako kratkim hodom, što znači da ćete kod prolaska preko neravnina povremeno osjetiti udarac u donji dio leđa, kao da ste za upravljačem nekog skutera, a ne motocikla. Bez obzira na mekan ovjes, ukupna je ciklistika dobro pogođena, tako da se čak i u nešto većim nagibima motocikl vozi sigurno i bez stresa, što ga čini vrlo dobrim poligonom za skupljanje prvih nešto žešćih

Performanse koje ostvaruje ovaj motocikl sasvim su prilagođene vlasnicima A1 kategorije. Stariji vozači će ponajviše cijeniti njegovu ekonomičnost







Prednji reflektori daju snažan svjetlosni snop, s time da kratko svjetlo rasipa svjetlost svud uokolo



Sportski dojam stražnjem kraju motocikla daje dvostupanjsko sjedalo, dok samom svjetlu ne bi škodilo malo agresije



Iako se Quannon ne razmeće snagom, kočnice bi svakako morale biti bolje



kilometara u vozačkoj karijeri. Iako ne odiše nekom pretjeranom čvrstoćom, Kymco će blage naznake lelujanja cijelog motocikla pokazati tek pri oštrijem vožnji, posebno ako usred zavoja naletite na neku neravninu. Motocikl će se tada malo uznemiriti, no u stvari se neće dogoditi ništa

što bi vas moglo izbaciti iz ravnoteže, tako da je najbolje ne odustajati od izabrane putanje i jednostavno pustiti ovjesu da odradi svoje.

Iskusniji vozači moći će sigurno ulaziti i u dublje nagibe, a ako odluče da će na nekoj zavojitoj dionici isključiti mozak i uopće ne otpu-

štati ručicu gasa, lako je moguće da će uživati u pretjecanju osjetno snažnijih motocikala. I to s vanjske strane. Manje vještim Kamikazama ne preporučamo takve slatke borbe između Davida i Golijata, bez obzira na to što je Quannon 125 sklon oprost, te omogućuje gotovo tre-

Zahvaljujući elektronskom ubrzigavanju, ali i sustavu sekundarnog uvođenja zraka, Quannon 125 zadovoljava Euro 3 norme



▲ Ploča s instrumentima je dovoljno atraktivna i precizna, no zbuñuje to što crveno polje otpočinja već na 8.000 okr/min



▼ Položaj vozača je manje-više tourerski, a ukupnu udobnost narušavaju pretvrdo sjedalo i zatvoreni upravljač

**PRAZNA STRANICA**



nutnu korekciju pogrešno izabrane putanje.

Ovaj Kymco će vam, dakle, oprostiti puno toga, ali sigurno neće oprostiti pristup da nikad nije kasno za kočenje. Naime, kočnice su najveći problem ovog inače dobro uravnoteženog motocikla. Prednja je kočnica tvrda i slaba, a iako se zaustavni putovi ponešto skraćuju kada se muški pritisne poluga, imamo dojam da ovaj motocikl ipak vapi za puno konkretnijom zaustavnom silom. Uzmemo li u obzir ukupne performanse ovog vozila, onda bi se možda dalo zaključiti kako taj nedostatak kočione sile u normalnoj vožnji i ne predstavlja takav problem, no svaki će se vlasnik motocikla prije ili kasnije naći u neugodnoj situaciji kada svaki dodatni metar zaustavnog puta znači granicu između bezbolnog proživljavanja neugodnog iskustva i stvarne traume za ljudstvo i imovinu.

Sve u svemu, naš je dojam da je ovaj inače dobro uravnotežen motocikl mogao proći i bolje od toga da svoju prednju kočnicu dijeli s custom modelom Zing 125. Situacija se malo popravlja ako u računicu uključite i stražnju kočnicu, koja, doduše, također ne puca od snage, ali ipak donekle skraćuje zaustavni put, a uz to nije sklona blokiranju. Imajući sve to u vidu, pomalo je ironično da Kymco ima bolje kočnice na nekim skuterima slične zapremine nego na trenutno najsportskijem motociklu u svojoj ponudi.

Završna obrada i kvaliteta izrade su zato na zavidnoj razini i tu, kao uostalom i kod dobrog dijela drugih Kymcovih modela, nismo imali nikakvih primjedbi. Motocikl tijekom testiranja nije pokazivao apsolutno nikakve znakove dječjih bolesti, a i oni na prvi pogled manje bitni elementi su bez problema odrađivali svoj posao. Tako retrovizori možda nisu savršeni, ali su svejedno upotrebljivi, dok prednji reflektori odašilju impresivan svjetlosni snop.

Doduše, nismo baš sigurni da je kratko svjetlo na testiranom modelu bilo usklađeno sa zakonom, budući je obasjavalo poljoprivredne kulture zasađene i desetak metara od ruba ceste, no zato je dugo svjetlo bolje fokusirano i omogućuje duboki pogled u mrak. Na prvi pogled nam se činilo da je svjetlosni snop čak i duži nego što to zahtijevaju performanse ovog motocikla, no onda smo sjtili slabijih kočnica i shvatili da je svaki vidljivi metar u stvari dobrodošao.

Dobrodošla je i činjenica da svojom cijenom od 24.995 kuna Kymco Quannon 125 nudi dobar omjer između uloženog novca i dobivenog sadržaja. No, iako posjeduje i brojne druge vrline, glavna je prednost ovog motocikla pred neposrednom konkurencijom to što u stvari nema

Završna obrada je na solidnoj razini, a poluga mjenjača je dovoljno precizna, iako ponekad između 1. i 2. brzine voli bespotrebno ući u prazni hod



### IZMJERENI PODACI

Maksimalna brzina: 107 km/h  
(115 km/h prema brzinomjeru)  
Prosječna potrošnja: 3,7 l/100 km

neposredne konkurencije. Bilo kakvo uspoređivanje s nekim njemu inferiornim kineskim motociklom bilo bi bespredmetno, pa čak i nepristojno, a tek bi nešto smislenije bilo uspoređivanje Quannona sa osjetno skupljom Yamahom YZF-R 125, koja je svojom pojavom, ali vjerujemo i voznim osobinama, puno agresivniji i uzbuđljiviji motocikl. Ispada tako da je trenutno jedini pravi konkurent Honda CBR 125 R, koja je vizualno vrlo slična, a tehnički nešto naprednija, no i skuplja za punih 5 tisuća kuna.

A kad dijete nagovara oca ili pak muž nagovara ženu na kupnju motocikla, onda svaka dodatna kuna koja se pojavi u raspravi može predstavljati prelazak preko one tanke linije koja dijeli strogo ne od obećavajućeg možda. Doduše, na kraju svega uspjeh cijele misije zatvaranja financijske konstrukcije ponajviše ovisi o vama, odnosno spretnom argumentiranju razloga za kupnju, koji su ovom slučaju između ostalog ekonomičnost i prijateljski karakter cijelog motocikla.

No, uspješna prezentacija takve ideje traži temeljitu pripremu i određeno iskustvo. Ukoliko u vašem slučaju sva četiri ugla u kući drži gospođa majka ili pak uvažena supruga, savjetovat ćemo vam samo da ne koristite argument kako je Kymco Quannon 125 privlačan i nekim dekoliranim ljepoticama potencijalno sumnjivog morala. Imamo osjećaj da bi vam se takvi argumenti mogli obiti o glavu. ■

TEHNIČKI PODACI	
<b>Motor:</b>	jedan cilindar, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b>	56,5 x 49,5 mm
<b>Obujam:</b>	124,1 ccm
<b>Odnos kompresije:</b>	11:1
<b>Razvod:</b>	jedna bregasta osovinica i 4 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b>	zračno
<b>Paljenje:</b>	elektronsko
<b>Napajanje:</b>	elektronsko ubrizgavanje goriva
<b>Spojka:</b>	s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
<b>Mjenjač:</b>	5 brzina
<b>Okvir:</b>	čelični
<b>Ovjes:</b>	naprijed klasična vilica, hod 125 mm, straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 42,5 mm
<b>Gume:</b>	prednja 110/80-17, stražnja 140/70-17
<b>Kočnice:</b>	naprijed disk promjera 276 mm i kočiona klijesta s 2 klipca, straga disk promjera 220 mm i kočiona klijesta s 2 klipca
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b>	duljina 2.057, širina 725, osovinski razmak 1.355, suha težina 137 kg, nosivost 156 kg
<b>Deklarirano:</b>	snaga - 13 KS (9,6 kW) pri 9.500 okr/min, max. okr. moment - 1 kgm (9,8 Nm) pri 7.500 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b>	13,5 l
<b>+</b>	potrošnja i autonomija, lakoća upravljanja, cijena
<b>-</b>	kočnice, tvrdo sjedalo

Ovjes je u cjelini mekano podešen, a hod stražnjeg amortizera je prekratak



	Broj cilindara / hlađenje	Zapremina (ccm)	Maks. snaga (KS-okr/min)	Maks. okr. moment	Suha težina (kg)	Osovinski razmak (mm)	Visina sjedala od tla (mm)	Spremnik goriva (l)	Cijena (kn)
Honda CBR 125 R	1 / tekućinom	124,7	13 - 10.000	11 - 8.000	119	1.294	776	10	29.990
Hyosung GT 125 R	V2 / zračno	124	14 - 11.000	9,8 - 10.000	166	1.445	795	17	-
<b>Kymco Quannon 125</b>	<b>1 / zračno</b>	<b>124,1</b>	<b>13 - 9.500</b>	<b>9,8 - 7.500</b>	<b>137</b>	<b>1.355</b>	-	<b>13,5</b>	<b>24.995</b>
Yamaha YZF-R 125	1 / tekućinom	124,7	15 - 9.000	12 - 8.000	126,5	1.355	818	13,8	31.990