

Pogon na sve kotače osnovni je preduvjet za nastanak istinskog ATV-a, pa tako i onog tajvanskog, no Kymco MXU 400 4x4 se uz to može pohvaliti i neovisnim stražnjim ovjesom, ukupnom kvalitetom izrade, dobrim voznim osobinama i ugladenim agregatom. U poplavi pomalo kičastih modela ovaj vizualno suzdržani četverocikl možda više djeluje kao radni stroj nego vozilo za zabavu, no ne dajte očima da vas zavaraju. Ljepota ponekad izvire iznutra



Svojim ukupnim performansama neće nikoga zastrašiti, posebno u verziji opremljenoj blokadom, no svedjedno ide sasvim dobro za radni četverocikl te zapremine

CIJENA  
50.540 KN

# Diskretan, ali konkretan

PIŠE: **TOMISLAV BEŠENIĆ**  
FOTO: **ŽELJKO PUŠČENIK**

**N**emojmo se zavaravati da izgled nije važan. Možda nije presudan, ali je svakako važan preduvjet - kako suživota muškarca i žene, tako i suživota čovjeka i stroja, posebno u samom začetku njihove veze, kada tek treba pronaći jedno drugo. Pritom postoje četverocikli koji vas osvoje iz prve, tu su i oni u koje se zaljubite tek na drugi pogled, a postoje i oni koji vam prirastu srcu tek nakon što ih provozate. Kymco MXU 400 4x4 spada baš u tu treću kategoriju. Ne, ne želimo reći da nije lijep, jer on to vjerojatno jest, već da djeluje pomalo diskretno, gotovo nedostojno svojih ukupnih kvaliteta.

No, time ovaj Kymco samo dijeli sudbinu većine ozbiljnih radnih

četverocikala kod kojih je dizajn prije svega određen funkcijom i tek onda eventualno oplemenjen nadodavanjem kakvog maštovitog detalja, poput, primjerice, naročito oblikovanih rasvjetnih tijela. Imajući to u vidu slobodni smo zaključiti da u ovom slučaju dizajneri nisu baš pustili mašti na volju, no svedjedno su uspjeli stvoriti dovoljno dopadljiv četverocikl koji vas nekim nepotrebnim izletima u agresiju ili kič ne pokušava uvjeriti da je nešto što nije.

Ono što vidite to i dobijete, što znači da je pred vama tipičan ATV, koji će - ako to baš od njega zatražite - biti poslušan radni stroj, ali će ipak najbolje od sebe pružiti u ulozu zabavne alatke za off-road razbibri-gu. U cijelost vas toj priči ovo diskretno terensko vozilo donekle pokuša-

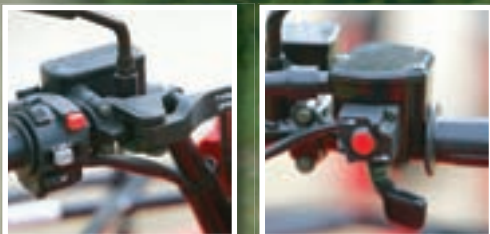
va zavarati samo svojom oznakom 400, koja bi trebala sugerirati da ugrađeni pogonski agregat broji i nešto više od ukupno izbrojenih 366,9 ccm.

S obzirom na to da okruglih 400 djeluje marketinški privlačnije od, primjerice, oznake 370, to im blago odstupanje nećemo zamjeriti, to više što su ovaj četverocikli mogli obljepiti i nekim drugim naljepnicama, a nisu. Tu mislimo na to da su uz postojeću oznaku 4x4 mogli velikim slovima ispisati IRS, kao kraticu za neovisni stražnji ovjes kojeg MXU 400 nesumnjivo posjeduje. Međutim, dok bi neki njihovi konkurenti takvo što objavljivali na sva zvona, Kymco to ničim ne ističe, iako neovisni stražnji ovjes predstavlja pravu rijetkost među četverociklima te zapremine.

To hvalevrijedno rješenje povećava minimalnu udaljenost od tla i tako omogućuje lakše napredovanje na iznimno zahtjevnom terenu, ali se isto tako zbog svoje složenosti uglavnom primjenjuje kod modela bitno veće zapremine koji lakše podnose pripadajući porast cijene i težine. U ovom je slučaju korištenje neovisnog ovjesa pripomoglo tome da se cijena četverocikla popela na 50.540 kuna, što predstavlja visoko postavljenu letvicu kad su u pitanju ne samo tajvanski četverocikli, već općenito modeli te zapremine, uključujući tu i one japanskog porijekla. Što se pak tiče porasta težine, tu se kazaljka vage zaustavila na 276 kg, što i nije neka posebno niska vrijednost, no budući je ona istovremeno osjetno manja nego



Iako nudi samo najosnovnije informacije o trenutnoj brzini i broju prijeđenih kilometara, digitalna ploča s instrumentima vas obavještava i o odabranom načinu rada automatskog mjenjača. S donje lijeve strane nalazi se i 12-voltna utičnica



Parkirna kočnica se jednostavno aktivira polugom s lijeve strane upravljača, dok se na desnoj strani nalazi prekidač za uključivanje i isključivanje pogona na sve kotače

Iako ne puca od snage, MXU 400 na prašnjavoj podlozi voli zabacivati svoj stražnji kraj i pritom fino klizi bez ikakvih opasnih reakcija



Neovisni stražnji ovjes najveća je tehnološka poslastica koja se vrlo rijetko viđa na četverociklima ove zapremine

Lako dostupnom ručicom mjenjača moguće je uz hod unaprijed i hod unazad odabrati i skraćenje

Smješten na vrhu spremnika, analogni pokazivač razine goriva nije baš najprecizniji

Usklađena kombinacija ugladenog pogonskog agregata i varlozata ostavlja dojam apsolutno ravnomjernog razvijanja snage



kod nekih konkurenata opremljenih samo krutom stražnjom osovinom, možemo je smatrati sasvim prihvatljivom.

Pitanje je samo bi li se s tom našom konstatacijom o prihvatljivoj težini složio i jednocilindrični pogonski agregat, koji - za razliku od stražnjeg ovjesa - svojom koncepcijom i deklariranim vrijednostima niti ne pokušava iskočiti iz normativa klase, te je kao takav sasvim u skladu sa svojom zapreminom. To znači da su za njegovo hlađenje prije svega zadužene zračne struje, a one su u ovom slučaju dodatno pripomognute uslugama pozamašnjeg hladnjaka ulja, dok je za napajanje zadužen rasplinjač promjera 35 mm. Pritom njegovih već spomenutih 366,9 ccm u homologiranoj verziji opremljenoj

blokadom razvija 20,4 KS pri 6.500 okr/min, dok u otvorenoj varijanti MXU 400 raspolaže s 24,5 KS pri 7.000 okr/min.

S obzirom na omjer snage i težine bilo bi nerealno očekivati posebno uzbudljive performanse, no one su svjedno sasvim dostatne za nešto ležerniju sportsku vožnju, posebno ako uzmemo u obzir da se ovdje radi o radnom, a ne o sportskom četverociklu. Potpomognut automatskim CVT mjenjačem pogonski agregat linearno razvija snagu i pritom pruža čak i nešto bolja ubrzanja od očekivanog, te vješto skrivaj znakove blage pothranjenosti - barem tako dugo dok se ne uhvatite u koštac s usponima. Doduše, tu treba uzeti u obzir da smo na testu imali verziju s blokadom, mada ni od dodatnih 4,5

KS koje razvija otvorena verzija ne bi trebalo očekivati čuda.

Kymco MXU 400 4x4 definitivno nije snagator, no svejedno vam uz opću ugladenost nudi i performanse nešto bolje od prosjeka te klase. Ako imate takvih ambicija, može vam pružiti i nešto više gušta u sportskoj vožnji, posebno na lakšem makadamu, gdje se uz malo truda možete bavljati i nestašnim prolascima kroz zavoje sa zanošenjem stražnjeg kraja. Iako nešto uži od konkurencije, Kymco je pritom zadovoljavajuće stabilan i lijepo klizi, a do eventualnog podizanja unutarnjih kotača dolazi vrlo postupno, tako da imate više nego dovoljno vremena da korekcijama na upravljaču i premještanjem težine izbjegnute ulazak u pretjerani stres.

Prilikom brže vožnje MXU 400 iznenađujuće brzo reagira na sve komande, a pribrojimo li tome i iznimnu lakoću upravljanja teško prispodobivu četverociklu takve mase, jasno je da se sve korekcije putanje izvode gotovo trenutno, bez one nepoželjne inertnosti koja se može primijetiti kod nekih njegovih konkurenata. Uz to što je okretan i upravljiv, Kymco je i lako predvidljiv u svakoj svojoj reakciji, što će i vozače plahog srca potaknuti na to da pojure i brže nego što su to možda prvotno planirali.

Ako se pritom i malo pretjera, uvijek se možete pouzdati u kočnice - one su snažne, možda čak i presnažne u smislu da pokazuju i određenu sklonost ka prebrzom blokiranju. Oni manje vični vožnji četverocikala mogu kočiti desnom nogom u auto-

**TEHNIČKI PODACI**

**Motor:** jedan cilindar, četverotaktni  
**Provrt x hod:** 81 x 71,2 mm  
**Obujam:** 366,9 ccm  
**Odnos kompresije:** 9,2:1  
**Razvod:** 1 bregasta osovina u glavi  
**Hlađenje:** zračno  
**Paljenje:** elektronsko  
**Napajanje:** rasplinjač promjera 35 mm  
**Spojka:** automatska centrifugalna  
**Mjenjač:** CVT, reduktor, hod unazad, uključiv pogon na sve kotače  
**Ovjes:** naprijed i straga dvostruka poprečna ramena  
**Završni prijenos:** kardan  
**Gume:** prednje 24x8-12, stražnje 24x10-12  
**Kočnice:** naprijed dvostruki diskovi promjera 202 mm, straga jedan disk promjera 202 mm  
**Dimenzije (u mm) i težina:** dužina 2.123 mm, širina 1.102, visina 1.192, međuosovinski razmak 1.217, suha težina 276 kg, minimalna udaljenost od tla 268, visina sjedala 843  
**Spremnik goriva:** 15 l  
**Deklarirano:** maks. snaga 24,5 KS (18 kW) pri 7.000 okr/min (verzija s blokadom: 20,4 KS pri 6.500 okr/min i 31 Nm pri 5.500 okr/min), maksimalna brzina 81 km/h

- + upravljivost, udobnost, nezavisni stražnji ovjes, mogućnost registracije, završna obrada
- nema pretinca za stvari, cijena



Svojim ne pretjerano gubim profilom montirane gume predstavljaju dobar odabir za cestu i prašnjave terene, no na raskvašenoj podlozi bi mogle imati dosta problema



Sva četiri kotača ovog četverocikla su neovisno ovješena

mobilskom stilu i pritom istovremeno aktivirati sva tri diska, dok će oni iskusniji pomoću ručica uobičajeno smještenih s desne i lijeve strane upravljača odvojeno koristiti usluge dva prednja i jednog stražnjeg diska. Uostalom, neovisnost prednjih od stražnjeg diska nije samo prijeko potrebna za sigurno uživanje u nešto agresivnijoj vožnji, već je i sasvim u skladu s općim slobodarskim duhom ovog četverocikla određenog potpuno neovisnim ovjesom.

Pritom ta kombinacija dvostrukih poprečnih ramena sprijeda i straga

ne zaslužuje palac gore samo zbog svoje plemenite konstrukcije, već i zbog izvedbe. Naime, ovjes je u cjelini dobro pogođen i kao takav vrlo lako apsorbira neravnine, no najviše nas je oduševilo to što svoj posao odraduje sasvim tiho i bez ikakvih udaraca, odnosno onako kako smo navikli kod proizvoda i nekih bitno razvikanijih proizvođača. Ako bismo mu baš morali naći neku zamjerku, poželjeli bismo samo da je još nešto mekši, kako bi se pri bržoj vožnji lakše nosio s malo većim izbočinama. No i ovakav kakav jest kvalitetno pridonosi

uzornim voznim osobinama cijelog četverocikla, kao i ukupnoj udobnosti.

Realno gledajući, četverocikli u nekim apsolutnim okvirima baš i ne spadaju u red najudobnijih vozila koja su ikad gmizala ovom planetom, no MXU 400 4x4 je jedan od uspješnijih dokaza da udobnost i ATV mogu ići ruku pod ruku. Određene vibracije koje se osjećaju na stopalima neće iritirati ni one najosjetljivije, položaj vozača nimalo ne umara, veliko sjedalo je dobro postavljeno, dok je upravljač postavljen tako da se ne čini prenikak ni



Izuzmemo li izvedbu stražnjeg ovjesa, MXU 400 4x4 predstavlja jednostavan, ali robustan radni četverocikl. Veliki hladnjak ulja pripomaže održanju optimalne radne temperature zrakom hlađenog agregata



Tri diska promjera 202 mm dobro obavljaju svoj posao, ponekada su tek previše skloni blokiranju

POGLED NA KONKURENCIJU	Zapremina / hlađenje	Maks. snaga bez blokade (KS - okr/min)	Suha masa	Osovinski razmak (mm)	Dužina x širina (mm)	Stražnji ovjes	Spremnik goriva	Mogućnost registracije	Cijena
Kawasaki KL-KVF 360 4x4	362 ccm / zračno	21,4 - 7.000	274 kg	n.d.	2.065 x 1.205	kruta osovina	13,5 l	da	60.880 kn
<b>Kymco MXU 400 4x4</b>	<b>366,9 ccm / zračno</b>	<b>24,5 - 7.000</b>	<b>276 kg</b>	<b>1.217</b>	<b>2.123 x 1.102</b>	<b>nezavisan</b>	<b>15 l</b>	<b>da</b>	<b>50.540 kn</b>
TGB Blade 425 4x4	403 ccm / tekućinom	29 - 7.000	330 kg	1.268	2.290 x 1.154	kruta osovina	18 l	da	-
Yamaha Grizzly 350 4WD - W	348 ccm / zračno	n.d.	243 kg	1.233	1.984 x 1.085	kruta osovina	13,5 l	da	55.870 kn

Cijenom od 50.540 kuna Kymco MXU 400 4x4 ne spada u red jeftinih četverocikala, ali se zato može podićiti uzornom kvalitetom izrade

kod vožnje u stojećem položaju, što je kod serijskih četverocikala rijetko viđena kvaliteta.

U prilog dobro riješenoj ergonomiji ide i poluga automatskog CVT mjenjača, koja je smještena sasvim nadohvat ruke, te se pritom ne kreće pravocrtno, već u obliku slova L, čime je izbjegnuta situacija da umjesto klasičnog hoda unaprijed sasvim slučajno uključite skraćene prijenosne omjere, odnosno reduktor. Pomoću te iste poluge mjenjača možete uključiti i neutral i hod unazad, dok se pogon na sve kotače aktivira pomoću lako dostupnog prekidača s desne strane upravljača.

Nakon pritiskanja tog crvenog gumba MXU 400 4x4 postaje još spremniji za borbu sa doista teškim terenom, s time da se pritom ne morate bojati da će vam kao negativna posljedica tog čina bitnije patiti ruke. Prilikom uključivanja integralnog pogona upravljač postaje nešto teži za zakretanje, no još uvijek ostaje i dovoljno lagan da čak i ona nešto žustrija manevriranja četverociklom ne predstavljaju nikakav problem. Nažalost, u vrijeme testiranja na našem najvećem otoku mediteranska je klima uzela svoj prašnjavi danak, tako da mogućnosti ovog četverocikla nismo mogli ispitati u dubokom blatu kao najboljem lakmus papiru kada su u pitanju terenska vozila.

Međutim, po svemu onome što nam je MXU 400 prikazao na prašnjavoj zemlji i oštrm kamenju, nemamo razloga sumnjati u to da bi se jednako dobro snalazio i u ekstremnijim uvjetima, s time da je lako za pretpostaviti da bi na blatnoj podlozi glavni ograničavajući faktor bile gume. Sa svojim samo umjereno grubim profilom montirane Kenda Pathfinder gume predstavljaju svojevrstan kompromis između dijame-



tralno suprotnih zahtjeva koje pred njih postavljaju cestovna i terenska vožnja.

Iako ih to automatski čini nedostojnima onog najtežeg terena, ne možemo osporiti da su na asfaltu puno ugodnije za vožnju i primjetno manje bučne od pravih off-road guma, dok istovremeno na terenu sa suhom podlogom korektno obavljaju svoj posao, te se lako nose s performansama ovog četverocikla. Netko bi lako mogao zaključiti da su takve gume najbolji dokaz da je MXU 400 4x4 zapravo zamišljen tako da bude od najvećeg zadovoljstva onim nešto umjerenijim korisnicima, no da je tome doista tako, onda bi se moglo postaviti pitanje zašto su se uopće zamerali ugradnjom neovisnog stražnjeg ovjesa, kada njegove predno-

sti do punog izražaja dolaze baš na najzahtjevnijem terenu.

Ostavljamo otvorenom raspravu o tome hoće li se MXU 400 više svidjeti umjerenim ili neumjerenim vozačima, no zato uopće nije sporno da je izrađen po mjeri onih pedantijih korisnika kojima su kvaliteta izrade i završne obrade visoko na listi prioriteta. Već na prvi dodir ovaj Kymco ostavlja dojam da je solidno napravljen, bez štednje na materijalu, a taj se dojam potvrđuje i u samoj vožnji. MXU u svakom trenutku djeluje vrlo kvalitetno, nema ničega što bi na njemu cvililo ili bučilo, niti bilo kakvog drugog dokaza koji bi mogao osporiti zaključak da završnom obradom nesumnjivo odskaka od standarda koji vrijede za druge tajvanske proizvođače.

Doduše, kada su si već dali toliko truda, mogli su se pozabaviti i time da smjeste uvijek korisne pretince u prednje blatobrane, a mogli su ugraditi i precizniji pokazivač količine goriva od analognog instrumenta smještenog na vrhu spremnika goriva, a koji ovisno o nagibu četverocikla dosta fluktuiru u prikazanim vrijednostima. No, takve sitnice ne mogu umanjiti naše ugodno iznenađenje ovim Kymcom. Jer vozili smo i daleko atraktivnije i puno snažnije četverocikle iz tog dijela svijeta, no nijedan od njih se kvalitetom izrade i voznim osobinama nije uspio toliko približiti idealima koji vrijede za koncepcijom i zapreminom konkurentne japanske ili američke modele. Šteta je samo što se MXU 400 4x4 na njih dobrim dijelom ugledao i svojom cijenom. ■

Kako i priliči jednom istinskom radnom četverociklu, MXU 400 je serijski opremljen i prednjim i stražnjim nosačem prtljage

S obzirom na to da je nešto užu, Kymco se relativno lako podiže na bočne kotače, što je pojava koja se odvija vrlo postupno, te ju je vrlo lako i zabavno kontrolirati

