

Test Kymco MXU 400

RAD JE VESELJE

Kymcov radni četverocikl MXU 400 kvalitetan je i iskoristiv stroj za teže poslove, vuču tereta, ali i za sport, rekreaciju te boravak u prirodi

»Tekst Danijel Puljek » Foto GEC »Na test ustupio Cro-Futura

SVE VOZAČE KOJI KONJSKE SNAGE još uvijek koriste u racionalne svrhe, a ne samo za zabavu, svakako će zanimati Kymcov radni četverocikl koji smo bili u prilici testirati. Naime, model MXU 400 smješten je u sredini ponude poznate obitelji radnih četverocikala MXU te bi zahvaljujući obujmu mogao biti idealan kupcima koji imaju stvarne radne potrebe. Uz to, ponuda kvalitetnih radnih četverocikala nije prevelika, a s približnim obujmom za kupnju najčešće se nameće Yamahin model grizzly 350 ili 450 koji je ustvari koncepcijski vrlo sličan MXU-u.

Tako taj model možemo promatrati odvojeno, ali i kao jeftiniju alternativu razvikanijoj Yamahi. Kymco je u posljednje vrijeme poradio na imidžu, dizajnu i završnoj obradi te tako uz robusnost i pouzdanost kompletirao svoju sliku. Isto tako, MXU 400 je potvrda tog pravca te najprije treba primijetiti solidnu izradu plastičnih oplata, instrumenata, upravljačkih poluga i izdašnih cjevastih prtljažnika i sprijeda i straga. Ergonomija je zadovoljavajuća, posebice ima li se na umu radna namjena, i to da će se u sjedalo sjedati u radnim čizmama, u kabanici po kiši, na nagibima i tko zna gdje još. Stoga veseli jednostavnost površina i povezanost oslonaca nogu i blatobrana te za čitanje jednostavni instrumenti, a uz to dovoljno velikih brojki i simbola. Kada bi hvat nogama u predjelu spremnika goriva bio uži, tada bi i kontrola i upravljivost na neravnom terenu bili lakši.

Iako mu to nije primarna namjena, MXU može voziti i suvozača na dovoljno prostranom stražnjem dijelu sjedala, no zbog širokih stražnjih blatobrana nogama teško dotiče oslonce nogu te mu je u brznoj vožnji ili na nagibima teže održavati ravnotežu. Od primarnih komandi sve je na svom mjestu, retrovizori su pregledni, poluga parkirne kočnice laka za korištenje, a - budući da se na nju lako može priključiti dodatni reflektor koji se inače najčešće montira na upravljač - treba pohvaliti utičnicu od 12V koja se smjestila tik do instrumenata.

Pod oplatom je, što se pogona tiče, čista klasika, no kod ovjesa to nije slučaj. Naime, MXU ima jednocilindraš obujma 366 ccm koji preko variomata te kardana i diferencijala pokreće stražnje kotače, a pomoću električnog

