



Motor není žádný zabiják, ale do města a okolí stačí. Prim tady hraje komfort

Kymco pro letošní sezonu představilo novou generaci oblíbeného Grand Dinka. Jste kapitánem basketbalového mužstva, převážíte často objemné náklady nebo se snad budete stěhovat a nemáte dodávku? Zkuste tenhle skútr.



Jan Rameš
honzis@cmn.cz
foto: Michal Rádek,
autor

Kdyby se světový trh řídil podle toho našeho, asi těžko by se z Grand Dinka stal takový bestseller, jakým je. Předchozí model měl design, který jste za aspoň ucházející mohli označit leda po požití silné dávky opiátů. Krása je sice subjektivní záležitost, nicméně starý Dink byl prostě ošklivý subjektivně i objektivně.

Jenže naši západní sousedi mají takový ten svůj typický pokřivený smysl pro estetiku, a tam se z Grand Dinka stal hit. No dobře, Němci mají ještě jednu vlastnost, a sice že na rozdíl od jižních národů až tak moc nekoukají na to, jak věci vypadají, ale jestli splňují, co po nich chcete. A v tomhle dokázal velký Dink jednoznačně přesvědčit, protože je specifickou, nicméně

vysoce funkční kombinací maxiskútru a malého skútru. Zní to jako blbost, ale je to tak. A v téhle zbrusu nové verzi už vypadá dokonce k světu. Pořád to není Miss Tchaj-wan, ale má šmrnc, to mu upřít nelze.

Na velikosti záleží

Když ke Grand Dinkovi přijдете, zarazí vás, jak velký skútr to je. Tohle že má být stopětadvacítka? Nemá, tenhle skútr je primárně stavěn na svou druhou motorizaci a tou je 23koňová třístovka. Ale takhle to u tohoto modelu bylo odjakživa, Grand Dink byl prvním velkým skútrelem značky, což Asiatům nebránilo v tom, aby jej vyráběli i v padesátkové verzi, a kolegové Germáni do něj byli dokonce tak zabouchlí, že šleli i po verzi Mofa, tedy s rychlostí omezenou na 25 km/h!

Když tohle víte a pořádně si skútr prohlédnete, všechno vám do sebe zapadne jako puzzle. Tohle není městská štika ve smyslu „zácpou rychle tam a zase zpátky“, nýbrž prostě a jednoduše

komfortní městské přibližovadlo vhodné i pro prostorově výraznější a méně pohyblivé spoluobčany. Na malých kolečkách se skvěle ovládá při nízkých rychlostech, odpružení je komfortní...

Motor je jen funkční doplněk

Motor tady není dominantní, je to jen nezbytná technická součástka nutná pro pohyb vpřed, aby vás dovezla na nákup, do práce nebo na ryby, a podle toho, jaký bude mít objem, tak rychle tam budete. Padík se u nás neprodává (tady by si to stejně nikdo nekoupil), třístovka určitě pojede moc pěkně, ačkoli žádná raketa to taky nebude, neboť do ní v Kymcu nedávají to své plnohodnotné dáblské třikilo, nýbrž postarší jednoválec s objemem 270 kubíků, a ani o stopětadvacítce

se nedá říci, že by to byl trhač asfaltu. Necelých 12 koní na značných 164 kilo, maximálka pod stovkou, cestovka tak devadesát, ale to už cítíte, že z toho motůrek nadšený není, odpich z místa spíše vlažnější, hlavně při obsazení dvěma osobami a do kopce...

Ne, tohle není továrna na zážitky. Ale Grand Dinka si taky nebude kupovat ten, kdo baží po adrenalinu. Tohle bude napřesrok velký hit pro všechny držitele pouze běčkových řidičáků, kteří budou chtít velký, komfortní a prostorný skútr a více než dynamiku ocení kultivovaný chod motoru, slušnou spotřebu a snadné startování díky stříkačce. A mimochodem také vynikající brzdy (silné a citlivé), kterým k dokonalosti chybí už jen ABS, na které jsou autaři zvyklí.



Maxiskútr na malých kolech a bez středového tunelu, to může být jen Grand Dink

TECHNICKÉ ÚDAJE

Kymco Grand Dink 125i

Objem	124,6 cm ³
Výkon	8,7 kW/11,8 k@7750
Točivý moment	10,9 Nm@7000
Hmotnost	164 kg (provozní)
Cena	79 990 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec, OHC/2, vrtání × zdvih 52,4 × 57,8 mm, kompresní poměr 10:1, vstřikování, elektrický startér, variátor

Podvozek: ocelový rám, vpředu teleskopická vidlice Ø 35 mm, zdvih 95 mm, vzadu kyvná vidlice se dvěma tlumiči, zdvih 90 mm, brzdy vpředu kotouč Ø 240 mm, dvoupístkový třmen, vzadu kotouč Ø 200 mm, dvoupístkový třmen, pneu Maxxis vpředu 120/70-13, vzadu 140/70-12

Parametry: délka 2110 mm, šířka 765 mm, výška 1270 mm, sedlo 775 mm, rozvor 1470 mm, nádrž 9,5 l, olejová náplň 1,1 l, max. rychlost 97 km/h, užitečná hmotnost 163 kg

VERDIKT

Kymco Grand Dink 125i

Motor	5/10
Podvozek	5/10
Brzdy	8/10
Praktičnost	8/10
Výkon/Cena	6/10

S přistávací plochou

Pořád melu o komfortu, ale v čem spočívá? V pěkném zpracování (hezky, byť ne zrovna funkcemi hýřící přístrojovka, warningy, LED diodami podsvícený podsedlák atd.) a ve velikosti. Nezapadá mě jiná stopětadvacítka, která by byla takhle velká, můžete mít nohy za sebou, pod sebou i natažené dopředu. Sedlo je obrovské, pohodlné, a to dokonce i pro spolujezdcu, který má k dispozici výklopné stupáčky a opěrku a doslova si lebedí. Pod sedlo se vejde integrálka a před ní ještě spousta drobností, pod řídítky je uzavíratelný prostor.

Grand Dink má ale ještě jednu vychytávku, díky které se stal tak oblíbeným hlavně u méně pohyblivé části populace. Ač rozměrově maxiskútr, zcela postrádá středový tunel a místo něj má

obrovskou plochu (fakt jak ranvej pro letadla). Na všechny velké skútry se nasedá lépe jako na motorku, tedy přehozením nohy přes sedlo, protože mezi krkem řízení a sedlem je větší či menší tunel, který dále ještě omezuje prostor pro posádku. Jasně, ten má své opodstatnění, v tom tunelu bývá ukrytý rám, protože jen tak docílíte aspoň nějaké tuhosti podvozku, klasický skútrový rám nemá šanci při delším rozvoru a vyšší rychlosti. To je přesně případ Grand Dinka, v ostřeji projeté zákrutě cítíte, že to není žádný superbike, ale co má být? Tohle přeci na Tchaj-wanu vědí a kdo chce sportovat, pořídí si Downtowna s tunelem. Grand Dink je pro ty, kdo ocení, že se na něj nasedá jako na židli, přičemž i ve svém nejužším místě nabízí plošinu dost prostoru pro velkou botu.

Pro pět Číňanů

Nebo třeba pro velkou papírovou krabici, a tím se dostáváme k tomu nadpisu Stěhovák. Grand Dink nejenže je velký, to je spousta skútrů, on má hlavně veškerý prostor chytře zužitkovaný. Nesnáším ty mega skútry, na které sednete a zjistíte, že na nohy máte místo méně než v přeplněném autobuse a pod sedlo dostanete s bídou otevřenou helmu. Tohle Kymco je velké i pro posádku a její náklad. My jsme s Mišákem potřebovali převést jedenáct středně velkých ventilů do vzduchotechniky, a tak jsme počítali něco pod sedlo, jeden až dva přichytit na nosič, pár jich do ruksaku a většinu že pobere velká krabice, kterou jsme pro jistotu ještě přichytili háčkem na krku řízení. Ta vyplňovala celý prostor před sedlem, ale i tak se mi vešly nohy za ni po stranách. Prostě skútr-stěhovák. Tohle mít v Číně, tak jich na tom jezdí pět! ■

Skútr do testu zapůjčila firma MSA Motor Sport Accessoires GmbH.



Dojem stěhováku podporuje i velkorysý podsedlový prostor