



ÁLEX MÁRQUEZ, MOTO2
Exkluzivní rozhovor

Soutěž o integrální
 přilbu MIKU!



ŘÍJEN 2018

MOTOR BIKE

cesta: 89,- Kč

První český test!

Ničitel
 Harley-Davidson
 FXDR
 114



WSBK
 PORTUGALSKU

MOTOGP
 MISANO A ARAGON

MANX GP 2018

*PRVNÍ ČESKA NA
 LEGENDÁRNÍM
 OKRUHU*

**BAČKORY
 PRO CESTOVNÍ
 ENDURO**

Testy

- HARLEY-DAVIDSON FXDR 114**
- YAMAHA TRACER GT vs.
 YAMAHA TRACER 900**
- SUZUKI GSX250R**
- UM DSR 125**
- HUSQVARNA MX MY 2019**
- KYMCO XCITING 400i**

MEZI KOZY NA KOZE
 MOTO GUZZI OPEN HOUSE

32nd Nitrolympx
 Hockenheim



www.facebook.com/motorbike.cz
 @motorbikemagazin



10
 9 77 1803 547007



Text: Jana Koláčková, foto: MSA Kymco

SMART SCOOTER!

KYMCO XCITING S 400i ABS

Na představení letošní novinky od Kymca jsme si sice museli chvíli počkat, ale když přišla pozvánka na zahraniční testování, nemohli jsme si tuhle příležitost nechat ujít. A protože je náš šéfredaktor Scoob v tomhle spravedlivý, přišla jsem na řadu se zahraničním výletem já a kolegyně Judy, se kterou se o skútry střídáme, musela chuděra pro tentokrát zůstat doma.



Kymco zasadilo test na německý Nürburgring, kde jsme i nocovali a řeknu vám tedy, tohle místo má opravdu atmosféru. Hotel, z jehož okna koukáte přímo na cílovku dráhy, na pokoji můžete v televizi sledovat v reálném čase záběry z kamer na okruhu... V hotelu vyhlášený skvělý bar, kde sedíte na židličce označené jako „control cockpit“ nebo „technic cockpit“ a k dobrému drinku si večer můžete dát uvnitř i doutník!

Ale zpátky k testování skútru... Po příjezdu nás čekal výborný oběd, po kterém jsme se přesunuli na krátký briefing, kde jsme načerpali informace k vylepšenému modelu

Kymco Xciting S 400i ABS a zjistili jsme, jak bude testovací den probíhat. A také jsme si mohli Xciting hned prohlédnout a trochu „ohmatat“.

Vzhled Kymca jasně evokuje, co je míněno písmenem „S“ v názvu. Sport. Cestovně-sportovní tvary jsou na první pohled jasné a líbivé. Sportovně elegantní přední maska, prodloužená zadní část, všechno pěkně v hladkých liniích, které díky funkčně zpracované aerodynamice snižují odpor vzduchu a tím pádem i spotřebu paliva. Výrobce uvádí, že se jedná o první skútr, který má homologované LED denní svícení. Za mě je také moc hezky zpracované zadní světlo. Barvy Xciting S 400i jsou pro rok 2018 dvě – černá (matt black) a stříbrná (diamond silver). Pro rok 2019 se mluví o další barvě – tmavě modré, tak uvidíme.

Xciting dostal do vínku jednu parádní vychytávku a tou je systém Noodoe. Navigační systém pro skútry, který toho ale umí mnohem víc, než jen ukazovat cestu. V praxi to znamená, že pomocí bluetooth propojíte svůj smartphone a TFT displej skútru. Můžete tak vidět například nejbližší čerpací stanici, předpověď počasí,

oznamuje telefonní hovory (tedy vidíte, kdo vám volá), oznámení ze sociálních sítí a ukládá poslední parkovací pozici skútru. Vývojáři systému Noodoe se zaměřili plně na potřeby a bezpečnost řidičů skútrů a tak se v samotné navigaci



Zajímavé řešení podsedlový prostor bez problému pojme i integrlní helmu

Klíčkování mezi překážkami simuluje jízdu městským provozem a tady se Jana vyřádila vydatně!



Řídítek – do V – je zase o kousek přívětivější a umožňuje komfortnější polohu rukou i držení celého těla. Měkké a široké sedlo s vyvýšením pro spolujezdce má příjemnou i výšku pro řidiče – hezkých 810 mm (sedlo je vpředu ale naopak snížené, aby řidič pohodlně dosáhl na zem). Navíc je sedadlo dělené a ulehčuje tak přístup do podsedlového prostoru, který je objemný a pojme i integrální helmu, notebook nebo velkou kabelku a další potřebné věci. Pohledem odhaduji, že i kožená pánská taška na dokumenty o velikosti A4 by se v něm netisnila.

Ale nejen v detailech je nový Xciting S 400 jiný. Hodně praktický mi přijde třeba dvojitý způsob otevírání prostoru pod sedlem. K němu se dostanete buď pomocí tlačítka na řídítkách, nebo (třeba kdybyste měly vybitou baterku), klasicky otočením klíčku do správné polohy. Šikovné jsou i dvě uzamykatelné přihrádky pro drobnosti vpředu, z nichž levá obsahuje i USB port pro nabíjení. Jakmile skútr vypnete, zamknete a odejdete, do schránky už se nikdo bez klíče od stroje nedostane (což je dobrá pomůcka pro chronicky zapomětlivé jedince, jako jsem třeba já).

místo zbývajících metrů do odbočení ukazuje počet křižovatek nebo příčných ulic až do další plánované odbočky. Navigační rozhraní je hodně jednoduché, intuitivní a je uzpůsobené tak, aby se co nejméně času trávilo koukáním na displej, řidič se v navigaci zorientoval co nejrychleji a mohl se plně věnovat řízení a provozu kolem sebe. Každý, kdo vlastní nebo si koupí skútr Kymco se systémem Nodooe, dostane tuto navigaci ke skútru automaticky. Není to tedy příplatková záležitost.

Už při usednutí za řídítka jsem s potěšením zkonstatovala, že pohodlí je jedním z kritérií, na které značka Kymco klade důraz. Přepracovaný tvar samotných

“ MOTOR JE ULOŽENÝ DO RÁMU PEVNĚJI NEŽ DŘÍV A KONSTRUKTÉŘI SI TAKÉ POHRÁLI S ROVNOMĚRNĚJŠÍM ROZLOŽENÍM HMOTNOSTI. VÝSLEDKEM BYLA JÍZDA, KTERÁ CITLIVĚ POBÍRALA NEROVNOSTI SILNICE ”



Hravost má v základní výbavě také

Na levé straně řídítek je i přední ruční brzda, takže parkovat můžete bez obav i v kopci.

Jako první jsme se vydali do jednoho ze speciálních testovacích center Nürburgringu, kde jsme mohli nerušeně vyzkoušet, co všechno se dá s novým Kymcem Xciting S 400i dělat. Měli jsme pro sebe totiž celý tento technický malý okruh. Nebyl důvod zahálet a tak jsem využila naplno něco málo přes hodinu a půl, kterou jsme měli, a začala jsem kroužit. Část trati byla zpeštěná kužely,



mezi kterými se dalo v menších i větších obloucích klíčkovat, nechybělo ani strmější převýšení, sešup z kopce, rovinka a samozřejmě utažené i volnější zatáčky. A to všechno s možnostmi zkoušení bez obvyklých prvích ostýchů při jízdě v běžném provozu.

Na dráze se strhly menší závody, protože Xciting se ukázal jako velice hbitý skútr a tak se při prohánění dokola stalo oblíbeným zpeštěním klíčkovat co nejrychleji mezi rozestavenými kužely a zkoušet, kam až sahají limity obratnosti. Musela jsem zkonstatovat, že hodně daleko. I když se pohledově zdá Kymco dlouhé, v praxi mi obratností připomíná drobnější stroje. A díky rychlosti, s jakou se na něm dalo svištět, jsem ani na okamžik nezapochybovala, že Xciting je obsahově kolem těch 400ccm. Rozjezdy byly vždy hladké a plynulé, chybělo očekávané cuknutí, ale skútr nebyl mdlý nebo pomalý. Naopak, vyrážel za plynem razantně, ale ne divoce nebo hrubě. Čtyřtaktní jednoválec o objemu 400ccm se dočkal optimalizace pro snížení vnitřních ztrát a pravdou je, že jel jak po másle dynamicky pořád nahoru až k těm cca 7 500 otáčkám, kde trochu zvolnil. Co naopak nezvolnilo, byly brzdy. Nejnovější systém Bosch ABS 9.1 reagoval rychle a přesně. Jeho aktivitu jsem zaznamenala při normální rychlosti v rukách přes řídítka jen jemným brněním.

Brzdy jsou kotoučové, s jedním kotoučem vzadu a dvěma vpředu a není jim co vytknout.

Druhá část testu se přesunula do provozu, na zhruba 40km dlouhou trasu, kde se střídaly venkovské silnice s vesničkami. Úzké okresní silničky, z obou stran lemované lány polí a sem tam lesem mě překvapily svou občasnou ne-německou kotrbatostí. Malebný výhled a oku lahodící scénérie jsem naopak čekala a kupodivu jsem si je misty stihla i užít. Tady, v reálných podmínkách, se naplno projevil změny v podvozku a klasické upevnění předních vidlic, které je shodné s upevněním na motorkách. Motor je uložený do rámu pevněji než dřív a konstruktéři si také pohráli s rovnoměrnějším rozložením hmotnosti. Výsledkem byla jízda, která citlivě pobírala nerovnosti silnice, aniž



Ano, Jana se vždycky plně soustředí na jízdu a nekouká, co kde lítá...



by při ní trpěly mé zadní partie nebo mi nečitelně odskakovalo přední kolo. Lehký, ale současně robustní rám, tvořený dvojicí ocelových trubek tedy dával potřebnou tuhost i pro sportovní jízdu.

Ale ani při rychlejší jízdě kolem 100-120 km/hod. jsem necítila nějakou nestabilitu rámu nebo chvění příliš namáhaného motoru. Naopak, Kymco hezky drželo na silnici a bylo znát, že ještě není na svých limitech. Nejvyšší rychlostí, kterou jsem na něm jela, bylo nějakých 127 km/hod., ale nemohli jsme jet na maximum, takže tahle hodnota jistě není konečná. Dlouhou rovinku bez aut jsme bohužel nevychytali... Odlehčená litá hliníková kola s 15ti palcovými pneumatikami vpředu a čtrnáctkami vzadu zvyšovala komfort i při manipulaci v nízkých rychlostech nebo na místě. Současně mě ale nijak nelimitovala,

i když se jelo rychleji. Všechno má ale svůj začátek i konec a testovací den utekl jako voda. Nezbylo, než se ráno rozloučit a vydat směrem k našim končinám. Děkujeme centrále MSA Kymco za pozvání, bylo to fajn.

Sečteno a podtrženo, i když jsem jela na testování s tím, že předešlé modely Xciting už znám a tak se zas tak moc velkého překvapení nedočkám, zase jsem si ověřila, že člověk se může tak lehce zmylit, když něco předpokládá... Dovedu si nové Kymco Xciting S 400i představit jako pohodové příbližovadlo do hustého městského provozu a současně bych se s ním neostýchala vyrazit ani na okružní cestu do končin přesahujících běžný výlet na pár hodin po cestě z práce. Jeho cena 164 990,- Kč mi přijde v poměru cena/výkon adekvátní.



TECH. SPECIFIKACE

MOTORY - vlastní konstrukce

Typ	4třídílná vodou chlazená jednoválec
Provedení/vestibí na vlec	OHV
Střecha v zářec	novověro
Zdvahový objem	400 cm ³
Plněn motoru	plastikové
Maximální výkon	16,14 (25,5kW) / 5000 rpm
Maximální točivý moment	33,8Nm / 2500 rpm

PREVODY

Provedení	bezpečný variátor
Seznamění převod	-

PODVOZEK

Prostřední odpružení	tyčková teleskopika vzduch
Zadní odpružení	2 tlumiče s příslušnými setrvačnými předvalkami
Brzda vpředu	2 x kotvač
Brzda vzadu	1 x kotvač
Pneumatiky P/Z	120/70 - 15 / 150/70 - 14

ROZMĚRY A HMOTNOST

Dozvor	1500
Výška sedla	880
Hmotnost	213kg (prázdná)
Obem nádrže	12,5

CENA 164 990,- Kč vč. DPH



NOVINKA 2018
KYMCO
PEOPLES 125i ABS

KYMCO
 kymco-praha.cz

PRODEJ - SERVIS - PŮJČOVNA

Auto-Moto Riegger s.r.o.

