

Kymco New Dink 200

Kymco New Dink 200 svojom je kvalitetom i završnom obradom posve dostigao europske skutere iste ili slične zapremine, a jedino je u dizajnu donekle još uvijek primjetan osebujan azijski stil. Nudi izuzetnu prostranost i udobnost, a cjenovno je u rangu s europskim proizvođačima

► Instrumenti na New Dinku su pregledni i dobro osmišljeni, te nude apsolutno sve potrebne informacije



► Raspored komandi na upravljaču je identičan kao na većini ostalih prometala na dva kotača. Ergonomski su dobro oblikovane



CIJENA
23.995 KN

Azijski stil uz europsku kvalitetu

New Dink 200 nudi dovoljno prostranosti za ugodnu vožnju vozača i suvozača



Osebujan dizajn nekima će se svidjeti, nekima ne, ali ne može se poreći da je Dinkov izgled originalan



PIŠE: **KREŠIMIR PRAŠNIČKI**
FOTO: **MARKO GUZINA**

Tajvanski proizvođač Kymco - čije ime zapravo nije ništa više do skraćeni punog imena tvrtke Kwang Yang Motor Company - u svom logotipu ima i krilaticu Beter than Best, što bi u doslovnom prijevodu značilo bolji od najboljih. Iako je ta krilatica vrlo hrabra, a po mnogima i više nego diskutabilna, činjenica je da New Dink 200 gotovo ni po čemu ne zaostaje za europskom konkurencijom i da s pravom želi prisvojiti svoj dio kolača na tržištu. Lako prepo-

znatljiv dizajn, doista veliki prtljažni prostor, te kvalitetan, a uz to i po performansama vrlo uvjerljiv pogonski agregat glavne su odlike koje ovaj Kymco izdvajaju od većine proizvoda koji nam dolaze iz azijskih zemalja, bilo da govorimo o motociklima ili o skuterima.

Prije svega treba naglasiti da se gotovo cjelokupna konstrukcija modela Dink primjenjuje na više modela, kako iz praktičnih razloga smanjenja troškova u proizvodnji, tako i zbog stvaranja jedinstvenoga imidža modela koji omogućava laku prepoznatljivost u šarolikom svijetu skutera. Tako

ćemo potpuno iste oplate naći i na modelu New Dink 50, testiranom prije nekoliko brojeva u Moto Pulsu, ali i na modelu New Dink 125. I dok su na najmanjem modelu Dinka ipak primjetne veće razlike, poglavito u performansama, modeli od 125 i 200 kubičnih centimetara gotovo su identični po svemu, osim po odabiru agregata, pa vam stoga u ovom broju donosimo test najjačega, New Dinka 200i, pokretanog tekućinom hladnim agregatom zapremine 174 ccm, čije performanse savršeno skladno odgovaraju nešto robusnijim dimenzijama ove linije skutera.

Praktično i kvalitetno

Već ste iz našeg testa Dinka 50 mogli zaključiti da nam se svidjela njegova prostranost i veličina, no imali smo primjedbe na ukupne performanse tako malenoga agregata na tako velikom skuteru. No u ovom slučaju takva primjedba nikako ne stoji. New Dink 200 predstavlja vrlo dobro izbalansiranu cjelinu i vjerojatno je najbolje 'pogođeni' model iz cijele obitelji Dink. I dok su na modelu od 50 ccm usisi za zrak, koji zauzimaju donji dio prednje maske, samo kozmetičke prirode, na ovome su modelu oni tu ipak s razlogom.

Malo nas je zasmetala ergonomija New Dinka koja izrazito definira položaj sjedenja te tako onemogućava vozaču da sam pronađe položaj koji mu najviše odgovara



▲ Kukica za kacigu ili kojekakvu vrećicu nezaobilazan je dodatak većini skutera koji se danas mogu naći na tržištu



Dobrodošao dodatak stražnjem kraju je i nosač kofera



New Dink je veoma upravljiv skuter, no ipak treba malo pripaziti da ispušni sustav ne zagrebe asfalt u nagibu



▶ Agregat zapremine 174,5 ccm omogućava solidna ubrzanja i krajnju brzinu, a u radu je vrlo miran i uglađen



▶ Suvozač ima vlastite oslonce za noge koji se prema potrebi mogu izvući



Kočioni sklop je vrlo kvalitetan i uljeva povjerenje

Ostatkom prednjega dijela oplata dominiraju veliki pokazivači smjera oštih i čistih linija. Vjetrobran koji se nadovezuje na svjetlo definitivno nije među najvećima u klasi, što znači da ćete se - ukoliko želite malo bolju zaštitu od vjetera - morati malo sagnuti u vožnji, inače ćete biti izloženi vremenskim uvjetima.

Oštar 'nos' Dinka 200i djeluje kao potpuna suprotnost ostatku skutera, koji, kako pogledom prelazimo od prednjega prema stražnjem dijelu, poprma puno zaobljeniji i konvencionalniji izgled, počevši od visoko

uzdignutih ručica upravljača, preko debelog i udobnog sjedala na kojemu se udobno mogu smjestiti i vozač i suvozač, pa sve do velikog i pomalo zdepastog repa, koji nagovještava da Dink ispod svoga sjedala može popriličnu količinu stvari. Između ostaloga, taj prostor je dovoljno velik da se u njega bez problema može smjestiti jedna, a možda čak i dvije integralne kacige. Vrlo zgodan dodatak je i naslon za suvozača, a tu je i nosač kofera, kojega će znati cijiniti oni koji uvijek trebaju više prostora za svoje potrebe. Stražnji svjetlosni sklop

tipičan je proizvod azijske škole dizajna, a sastoji se od velikih pokazivača smjera u prozirnim lećama, između kojih se smjestilo ne odveć maštovito stop svjetlo. Za dodatno hlađenje agregata brinu se elegantno izvedeni otvori smješteni ispod vozačkog sjedala. Trokraki kotači od laganog lijeva upotpunjavaju ukupnu sliku Dinka 200i i dodatno nas uvjeravaju da se pred nama nalazi vrlo kvalitetan gotov proizvod. Taj osjećaj naglašavaju i maštoviti instrumenti s digitalnim displejom i analognim brojačem broja okretaja. Na displeju ćete moći očitati podatke o trenutnoj brzini i prijedenoj kilometraži, a vrlo je koristan i nadasve pregledan mjerač količine goriva u spremniku.

agregatu omogućava vrlo uglađen i ugodan rad, zadovoljavajući pritom i stroge euro norme o količini ispušnih plinova, a istodobno i doprinosi smanjenoj potrošnji goriva.

No Kymco Grand Dink 200i uz vrlo dobar agregat nudi i ostale komponente, koje spojene u cjelinu čine proizvod koji se bez problema može nositi s europskom konkurencijom. Uz udoban ovjes, koji se sastoji od prednje teleskopske vilice hoda 90 mm, te dvostrukih stražnjih amortizera hoda 70 mm, tu su i vrlo dobre Maxxisove gume dimenzija 120/70-13 sprijeda, te 140/70-12 straga, koje također omogućavaju vrlo sigurnu vožnju i doprinose osjećaju sigurnosti kojom ovaj skuter jednostavno odiše. Za zaustavljanje Dinka sprijeda se brine jedan disk promjera 240 mm, dok je straga ta dužnost također povjerena disku, no u ovom je slučaju njegov promjer 200 mm.

Sjedajući na New Dink 200i ne možemo se oteti dojmu da smo na vrlo poznatom terenu. A kako i ne bismo kad je po dimenzijama gotovo identičan svojem mlađem bratu

Uglađenost performansi

Iako bi se iz naziva modela New Dink 200i moglo zaključiti da ga pokreće agregat zapremine 200 kubičnih centimetara, ona je zapravo nešto manja i iznosi 174,5 ccm. Do te brojke dolazimo ako pomnožimo vrijednosti povrta i hoda njegovog jedinog cilindra, koje iznose 62x57,8 mm. Radi se o uglađenom, tekućinom hlađenom agregatu koji razvija sasvim pristojnih 15,2 KS pri 8.000 okretaja u minuti, dok vrijednost maksimalnog okretnog momenta od 14,7 Nm ostvaruje pri 6.500 okretaja u minuti. Elektronsko ubrizgavanje jedan je od glavnih čimbenika koji ovom



Ispušni sustav zadovoljava Euro 3 norme

Bez obzira na svoje gabarite, New Dink 200 se dobro snalazi u gradskim gužvama



Dobra ciklistika i ugodna amortizacija uljevaju povjerenje i omogućavaju vrlo sigurnu i nadasve udobnu vožnju

DINK 200i	
TEHNIČKI PODACI	
Motor:	jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod:	62 x 57,8 mm
Obujam:	174,5 ccm
Odnos kompresije:	11,2:1
Hlađenje:	tekućinom
Paljenje:	elektronsko
Napajanje:	ubrizgavanje
Spojka:	automatska centrifugalna
Mjenjač:	CVT
Okrvir:	čelični cjevasti
Ovjes:	sprijeda klasična vilica hoda 90 mm, straga dva amortizera hoda 70 mm
Gume:	prednja 120/70-13, stražnja 140/70-12
Kočnice:	naprijed disk promjera 240 mm, straga disk promjera 200 mm
Dimenzije (u mm) i težina:	duljina 2.030 mm, širina 780 mm, osovinski razmak 1.390 mm, težina 140 kg
Deklarirano:	snaga - 15,2 KS (11,2 kW) pri 8.000 okr/min; zakretni moment 14,7 Nm pri 6.500 okr/min
Spremnik goriva:	11 l
+	prtljažni prostor, udobnost, performanse
-	položaj vozača, zaštita od vjetra



▲ Bočni oslonac dobar je dodatak centralnom, budući da je skuter težak 140 kg



kojega smo imali prilike testirati prije nekoliko brojeva. Razlika se može naći tek u visini sjedala, koja je zbog veće dimenzije stražnjega kotača nešto viša i na ovom modelu iznosi 795 mm. No, iako je Dink 200i koncipiran kao vrlo ugodno prometalo, ipak mu zamjeramo što ergonomski diktira položaj sjedenja vozača. To znači da je zbog položaja upravljača i sjedala, a ponajviše zbog oblika podnice koja ne dopušta pomicanje nogu prema natrag, vozač prisiljen sjediti vrlo uspravno i pravilno, gotovo kao učenik u školi koji je napravio neku nepodopštinu i sada je pod budnim okom profesora. Nakon nekog vremena taj položaj postaje vrlo monoton i doista bismo voljeli malo više mjesta te veću slobodu u odlučivanju kako želimo držati vlastito tijelo u vožnji, osobito stoga što je Dink prilično veliki skuter i ne shvaćamo zašto se pri njegovoj konstrukciji tome nije podarila malo veća pozornost.

No, ako zanemarimo taj nedostatak i pritisnemo tipku elektropokretača, Dink se javlja spremnim i dobro poznatim zvukom, nimalo drukčijim

od Piaggio agregata kojeg ćemo naći na velikom broju europskih skutera, bez obzira na to o kojim se modelima radi. Mada je to teško ocijeniti bez izravne usporedbe, rekli bismo da ni po samim performansama Kymcov agregat ne zaostaje puno za tim vrlo popularnim i rasprostranjenim agregatom. U svakom slučaju je dovoljno snažan da 140 kilograma teškog Dinka potjera do brzine od nekih 125 km/h, a to je, vjerujemo, više nego dovoljno za obavljanje svakodnevnih poslova u gradu i njegovoj bližjoj okolici.

Iako Dinka 200i nikako ne bismo mogli svrstati među male skutere, iznenađujuća je njegova pokretljivost u gradskim gužvama, gdje se snalazi kao riba u vodi. Kratak međuosovinski razmak od 1.390 mm omogućava mu sasvim dovoljnu količinu pokretljivosti da izmjene smjera mogu biti brze, ali opet ne toliko brze da naruše stabilnost ili uplaše vozača. U kombinaciji s već spomenutim vrlo dobrim Maxxisovim gumama to daje siguran i lako upravljiv skuter, sposoban i za ozbiljnije nagibe u vožnji. Ipak, tu treba malo pripaziti, budući da je ispušni

sustav smješten prilično nisko i moglo bi vam se lako dogoditi da njime strugnete o asfalt ukoliko pretjerate. Da do pretjerivanja ne bi došlo brine se kočioni sustav koji je u stanju vrlo lako i sigurno zaustaviti ovaj skuter. Za lako i precizno doziranje kočnica dovoljan je tek blagi pritisak ruku, no

za maksimalnu učinkovitost svakako preporučamo korištenje i prednje i stražnje kočnice istovremeno, budući da se nismo mogli otići dojmu da je na Dinku stražnja kočnica malo jača od prednje.

Europska kvaliteta, europska cijena

Kymco New Dink 200i nudi sve kvalitete koje se očekuju od gradskog skutera srednje zapremine, a u nekim segmentima je i bolji od pojedinih konkurenata. No činjenica je da sve to dolazi uz određenu cijenu, a ona

je u ovom slučaju sasvim u razini europske konkurencije. Tako ćete, želite li postati ponosnim vlasnikom ovog New Dinka, morati izdvojiti 23.995 kn. Ukoliko vas srce ipak vuče ka europskim modelima, za Apriliju Sportcity 200 ćete morati izdvojiti 25.520 kn, za Piaggio Carnaby 200 25.545 kn, a za nešto slabije opremljeni Piaggio Liberty 200, 21.298 kn. Činjenica je da je Kymco New Dink cjenovno u posve istom rangu s gore navedenim skuterima, no jednako je tako činjenica i to da se ovaj Azijac ovdje nalazi s punim pravom. ■



Prostranom prtljažnom prostoru rijetko će tko naći zamjerku. Bez problema će 'progutati' dvije integralne kacige



Završna obrada je na visokoj razini