

CIJENA
12.596 KN



Kada bismo konstatirali da ima pretvrdo i preusko sjedalo, iscrpili bismo gotovo sve ozbiljnije nedostatke koji se mogu pripisati Kymcovom modelu Super 8 50 2T. Osim u povoljnoj cijeni i "stealth" dizajnu kojim ova "superosmica" kao da želi biti supersonična, možebitne razloge za kupnju ovog skutera treba tražiti i u lakoći upravljanja, okretnosti i živahnom dvotaktnom agregatu

Duga osmica

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIĆ

U početku je postojao samo model Super 9. Taj je mehanički jednostavan, vizualno atraktivan i džepu pristupačan skuter sportske vizure nakupio zavidan tržišni staž prije nego li su pojavio model Super 8, njegov nešto napredniji nasljednik bitno agresivnijih crta lica. Već je iz daljine bilo vidljivo da se radi o modernijem modelu, što je potvrđivala i njegova ekološki osvještana paleta zrakom hlađenih pogonskih agregata zapremine 50 i 125 ccm u kojoj nije bilo mjesta za "prijavu" dvotaktnu tehnolo-

logiju. Međutim, ubrzo se pokazalo da ekonomičnija i okolišu prihvatljivija četverotaktna tehnologija u verziji od 50 ccm svojom živahnošću i performansama ne može do kraja opravdati sportski dojam kojim cijeli skuter pokušava zračiti, pa je tako za ovu sezonu obitelj Super 8 proširena i modelom 2T.

Transplatacija dvotaktnog organa nije bila ni posebno teška ni zahtjevnija i sastojala se od toga da se u tijelo "osmice" ugradio dobro poznati pogonski agregat kojeg već godinama koriste i neki drugi modeli ovog proizvođača. Pritom se sam agregat proizvodi u

Kymcovoj tvornici u Kini, da bi se nakon toga transportirao u matični Tajvan, gdje se konačno ugrađuje u Super 8. Time je Kymco na najjednostavniji mogući način proširio svoju ponudu, ali možda i donekle zbunio potencijalne kupce, budući imenom jako slične modele Super 8 i Super 9 (koji se i dalje proizvodi) osim sportskog izričaja sada povezuje i korištenje gotovo identične pogonske grupe. Pa ipak, Super 8 je taman dovoljno zastranio od svog vremesnog prethodnika da samostalno izbori svoje mjesto pod suncem, to više što ga karakterizira bitno oštrij dizajn, sasvim po mjeri

Oštre linije, atraktivna grafika i nijansom zlatne boje presvučeni kotači i štapovi prednje vilice daju ovom gradskom skuteru naglašeno sportsku notu



Istaknutu cijenu od 12.596 kuna ovaj Kymco lako opravdava svojim voznim osobinama i dizajnom



Kymcove modele karakterizira solidna završna obrada, a to je primjetno i na prekidačima



Ploča s instrumentima nije posebno maštovita, ali sadrži sve potrebne informacije



Zasiļjeno je svjetlo zajedno s pokazivačima smijera lijepo ukomponirano u linije stražnjeg kraja



Nazubļeni prednji disk ne krasi samo atraktivan izgled nego i kvalitetno odrađivanje posla

mladahne generacije kojoj je prije svega namijenjen.

Iako gledano u cjelini nije najljepši ili najskladniji skuter na tržištu, Super 8 je privlačan i više nego dovoljno originalan, što prije svega ima zahvaliti svojim izrazito agresivnim linijama. Zašiljena prednja i stražnja svjetla te isto takvi pokazivači smjera dobro se uklapaju u izrazito napete linije plastičnih oplata, koje svojim ploham izlomljenim pod različitim kutovima ostavljaju dojam da je nejak Super "osmica" projektirana tako da bude nevidljiva radaru. No, kako to već obično biva kod takvih skutera, ukupne su performanse ipak u malom raskoraku sa sportskim dizajnom, koji je kod testiranog modela bio dodatno naglašen atraktivnim grafikama te naplatcima i cijevima klasične prednje vilice presvučenim nijansom zlatne boje. Tom vizualnom sportskom dojmu doprinosi i korištenje prednjeg diska velikog promjera i naglašeno nazubļjene izvedbe, dok

je istovremeno "antisportski" stražnji bubanj donekle skriven završetkom ispušnog sustava s jedne i jednorukom vilicom s druge strane.

Vožnja na visokoj nozi

Korištenje stražnjeg bubnja, kao i činjenica da je pogonski agregat umjesto tekućinom hlađen zrakom, govori nam da po primijenjenoj tehnologiji Super 8 ne spada u red najnaprednijih vozila svoje vrste, no to nipošto ne znači da je zaostao u razvoju. Da se ovdje ipak radi o pripadniku novije generacije sportskih skutera govori i to da ovaj model ima naplatke promjera 14 cola, na koje se ugrađuju gume dimenzija 100/80-14 sprijeda i 120/80-14 straga. U odnosu na, primjerice, Super 9, na kojem su 12 colni naplatci, Super 8 bi zahvaljujući svojim većim kotačima trebao biti stabilniji i manje osjetljiv na neravnine, što bi se u konačnici trebalo pretočiti i na poboljšanu udobnost. Vodu na taj



Ciklistika je dobro pogodena i omogućuje brze promjene smjera. Osim toga, cijelim se skuterom iznimno lako upravlja



Super 8 je okretan skuter koji se rado spušta u nagib, a ako pritom malo pretjerate, postoji mogućnost da ćete bočnim osloncem zastrugati po asfaltu

mčin tjeru i povećani međuosovinski razmak, zahvaljujući kojem ima više mjesta za vozača, ali i to da za razliku od modela Super 9 - ali i većine sportskih skutera - posjeduje ravnu podnicu koja pruža puno više prostora za smještaj nogu.

Pritom su donji ekstremiteti relativno dobro zaštićeni od zračnih struja, čemu svakako pridonose i izbočeni bočni dijelovi prednjeg štita, koji više djeluju kao neka apstraktna skulptura nego komad plastike koji bi trebao vršiti tako priprostu zadaću kao što je zaštita nogu od vjetra. U hladnijim će danima gornjem dijelu postavljen vjetrobbran, no tu Super 8 ipak ne može sasvim pobjeći iz okvira klase kojoj pripada, što znači da će vozaču s porastom visine proporcionalno opadati zaštita od atmosferskih nepravilnosti. Pritom je sam položaj vozača dobro odmjerjen i zapravo bi bilo jako teško pronaći neku ozbiljniju zamjerku u pogledu udobnosti, samo kad sjedalo ne bi bilo preusko i još uz to pretvrdo.

Taj dojam tvrdoće dodatno naglašava i nešto tvrde podešen ovjes, zahvaljujući kojem Kymco Super 8 ne uspijeva sasvim upiti izraženije neravnine, ali je zato s druge strane čvrst pri prolasku kroz zavoje, bez onih neugodnih lenujanja koja su "krasila" njegova prethodnika. Pritom mu nešto veći promjer kotača nije uspio nauditi po pitanju okretnosti, što će reći da se sve promjene smjera izvode s iznimno lakoćom, odnosno točno onako kako to i očekujete od jedne uspjele pedesetice. Takva je pohvalna okretnost dobra polazna točka i za uživanje u nešto agresivnijem vijuganju gradskim ulicama, to više što se prebacivanja težine, nagle promjene smjera i bacanja u nešto dublje nagibe izvode iznimno lagano. Kako je to kod skutera uobičajeno, najagresivnijim bi vozačima mogao nedostajati tek nešto konkretniji osjećaj za to što se zbiva s prednjim krajem skutera, a u lijevom bi im zavoju zabavu donekle mogao pokvariti i bočni oslonac, koji je relativno nisko postavljen pa ponekad zna zastrugati po asfaltu.

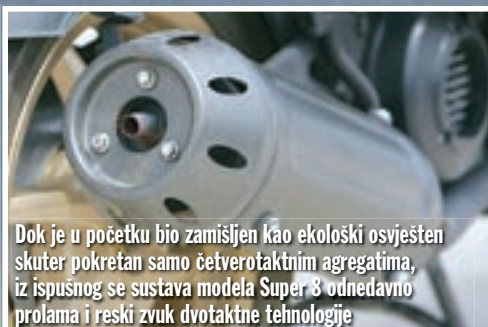
Promatramo li ga u okviru klase kojoj zapreminom pripada, Kymco

Super 8 2T se u praktičnom dijelu primjene pokazao dovoljno agilnim, a tome pridonosi i njegov živahan zrakom hlađen dvotaktni agregat. Iz svojih 49,5 ccm, koje ima zahvaliti provrtu od 39 mm i hodu od 41,4 mm, oslobađa 3,5 KS pri 6.500 okr/min, dok u otvorenoj verziji, kakvu smo i imali na testu, Super "osmici" daje na raspolaganje sasvim solidne 4,5 KS. Iako je pohvalno što u svom radu ne oslobađa gotovo nikakve vibracije, glavna mu je odlika da spremno odgovara na svako zakretanje poluge gasa i pruža sasvim solidne performanse. Ubrzanja su u skladu s očekivanjima, ako ne i bolja od toga, što znači da skuter dobro kreće s mjesta, te je nakon relativno kratkog vremena sposoban kazaljku brzinomjera natjerati do oznake od 70 km/h.

Umjereno sportski

Iako otvorena verzija s takvom maksimalnom brzinom malo izlazi izvan zakonskih okvira, Super 8 i tada ostaje siguran skuter, čemu osim spretne ciklistike doprinose i dobre kočnice. Nazubljeni prednji disk promjera 240 mm ne krasi samo atraktivan izgled, već i uporabna vrijednost, što znači da se lako dozira i kvalitetno koči. Treba samo biti oprezan pri snažnim kočnjima na lošem asfaltu, budući tada pokazuje svoju sklonost blokiranju, no istovremeno pruža i dovoljno povratnih informacija, tako da se nakon određenog privikavanja takva reakcija može lako predvidjeti, a onda i izbjeći. I stražnji bubanj ponekad zna zablokirati, no samo kada se na tome doista inzistira, inače je sasvim bezopasan, umjeren, snažan i lako upotrebljiv. Kod snažnijih kočnja može se primijetiti uvijanje skutera - vjerojatno posljedica inoziviranja na ravnoj podnici koje je onemogućilo ojačavanje okvira s gornje strane. Ipak, ta pojava nije karakteristika samo tog modela niti je toliko dramatična da bi trebala izazivati neku ozbiljniju nelagodu.

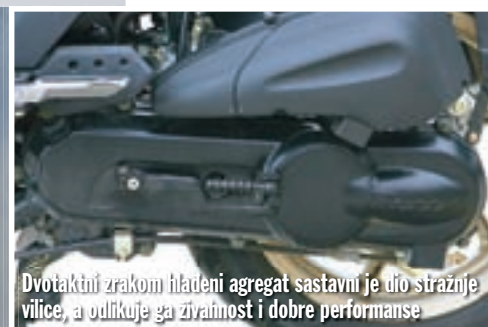
Analagodu neće izazvati ni pogled na prtljažni prostor ispod sjedala, koji je usprkos ugradnji kotača nešto većeg promjera dovoljno kapacitetan da proguta mnoštvo sitnica, ali nažalost ne i integralnu kacigu. To svejedno ne može umanjiti dojam o praktičnosti ovog skutera, to više



Dok je u početku bio zamišljen kao ekološki osvješten skuter pokretan samo četverotaktnim agregatima, iz ispušnog se sustava modela Super 8 odnedavno prolama i reski zvuk dvotaktne tehnologije



Iako je prtljažni prostor solidne zapremine, u njega ipak ne stane integralna kaciga



Dvotaktni zrakom hlađeni agregat sastavni je dio stražnje vilice, a odlikuje ga živahnost i dobre performanse



Vjetrobran je postavljen relativno visoko za tu vrstu skutera



Oslonci za noge suvozača motociklističkog su tipa i mogu se zaklopiti



Osim centralnog, Super 8 posjeduje i bočni oslonac



Položaj vozača je dobro odmjerjen i dovoljno prostran, no probleme stvara izvedba sjedala - tvrdo je i preusko



Kymco Super 8 je relativno uzak skuter što olakšava probijanje kroz gradsku vreću

što se radi o iznimno lako upravljivom vozilu koje bez ikakvih napora savladava gradske gužve. Pritom možda Kymcov sportaš nema nešto što će vas oboriti s nogu, no isto tako nema ni neke ozbiljnije mane, osim možda pretvrdog sjedala, koje je ipak možda previše negostoljubivo za ovakav skuter. Da se nalazi na nekom ekstremnijem modelu kao što su Runner, SR 50, NRG ili

GP1 možda bi nas manje smetalo, no Super 8 se ipak pozicionira u red nešto umjerenijih i udobnijih sportskih skutera te ga kao takvog treba uspoređivati sa stručnjaci nešto ugodnijim skuterima tipa Aprilia Sportcity One 2T.

Pritom ga s tom ga Aprilijom ne povezuju samo oštre linije, već i ravna podnica i korištenje naplataka od 14 cola, ali i gotovo istovjetna cijena,

koja u Kymcovom slučaju iznosi 12.596 kuna. Iako se radi o povoljnoj ponudi, na prvi pogled može izgledati čudno što je jedan tajvanski skuter cjenovno poravnat s konkurentnim modelom europskog proizvođača, no u slučaju Kymca to već odavno nije rijetkost. Naime, nakon što je godinama gradila status kvalitetnog proizvođača, ta je marka uspješno prerasla fazu u kojoj se kupci privla-

če isključivo niskom cijenom, te je umjesto toga naglasak stavljen na primjerenu završnu obradu i široku paletu proizvoda. Imajući to u vidu, može se zaključiti da Super 8 50 2T prikazanim voznim osobinama i lakoćom upravljanja nije samo dobro zaokružena cjelina, već i prihvatljiva i isplativa investicija kojoj je zapravo teško naći neku kapitalnu dlaku u jajetu. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, dvotaktni
Promjer x hod: 39 x 41,4 mm
Obujam: 49,5 ccm
Odnos kompresije: 7,2:1
Hlađenje: zrakom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač
Spojka: automatska centrifugalna
Mjenjač: CVT
Okrvir: čelični
Ovjes: sprijeda klasična vilica, straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom i agregatom kao ovješanim elementom
Gume: prednja 100/80-14, stražnja 120/80-14
Kočnice: naprijed disk promjera 240 mm, straga bubanj
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.940, širina 745, visina 1.240, visina sjedala od tla 785, težina 108 kg
Deklarirano: snaga - 3,5 KS (2,6 kW) pri 6.500 okr/min (4,5 KS u otvorenoj verziji)
Spremnik goriva: 5 l

+ okretnost i lakoća upravljanja, ravna podnica, živahan pogonski agregat

- tvrdo sjedalo

Za razliku od modela Super 9, koji koristi kotače sada već arhaičnog promjera 12 cola, Super 8 živi na visokoj nozi i koristi šestorake naplatke promjera 14 cola

