

# Test Kymco Downtown 125i ABS – www.motorkari.cz

*Poslyšte, to jako vážně můžu řídit takhle velký skútr jenom s papíry na auto? Tahle otázka, která zazněla na parkovišti před redakcí z úst jednoho kolemdoucího, asi nejměstnější shrnuje celou postatu modelu Downtown 125i ABS. S řidičákem skupiny B totiž nejste odkázáni jenom na malá městská přibližovačla, ale můžete si užívat veškerý luxus maxiskútru se vším, co k tomu patří.*

A není toho zrovna málo, co za své peníze dostanete. V první řadě reprezentativní vzhled, a teď nemám na mysli jenom dospělé rozměry. Kymco si nechalo design modelu Downtown navrhnout v Itálii, a na detailech i celku je to hodně znát. Čelnímu pohledu dominují dvě protáhlé lampy s kruhovými světlomety a integrovanými blinkry, zasazené do široké kapotáže, která společně s vysokým štítem slibuje jezdcům nejenom dokonalý úkryt před větrem, ale cestou na důležitou schůzku ochrání také jeho drahý oblek před znečištěním.

Z boku pak dobře vyniká rozměrné **stupňovité dvousedlo**, na kterém najdou dostatek pohodlí jak majitelé výraznějších postav, tak i jezdci menšího vzrůstu. Část vyhrazená pro spolujezdce je ještě o pořádný kus prostornější a kromě toho, že k jízdě ve dvou doslova láká, vytváří přirozenou bederní opěrku pro osobu na předním sedadle.

S dvoučlennou posádkou počítá i prostor pod sedlem, který bez problémů polkne dvě integrální přílby. V osvětleném úložném prostoru najdete také 12V zásuvku, a nakládání či vykládání věcí do kufru navíc zpřijemňuje hydraulická podpěra. Věci častější potřeby, jako doklady, peněženku nebo pultitrovou láhev kofoly lze naskládat do příruční schránky pod levým řídkem. Cennější předměty ale nedoporučujeme nechávat ve skútru bez dozoru, protože kaslík není zamykací.

Stejnou úroveň pohodlí jako sedací soustava si na Downtownu mohou užívat i dolní končetiny. Jezdec má k dispozici dlouhé vodorovné plochy na podlaze po stranách středového tunelu, které může libovolně střídát se šikmými plotnami pod řídkem. Pro postavy nad 185 cm by plotny mohly být klidně umístěné **o deset čísel níž**, aby mezi kolena a rukama zůstala větší vůle a nohy se dostaly do přirozenějšího úhlu. Podrážka spolujezdce najde pohodlnou oporu na vyvýšeném schodu podlahy skútru, zatímco k přidržování za jízdy poslouží velké madlo, táhnoucí se podél zadního sedla až k nosiči.

Pohled na přístrojovou desku navozuje víc dojem pobytu za volantem osobního vozu než jízdu na skútru. Dva analogové budíky s chromovanými rámečky, doplněné středovým displejem vypadají luxusně už za bílého dne, ale v noci ještě víc vyniknou díky decentnímu podsvícení. Digitální část palubky není na informace skoupá, a dozvědět se z ní můžete snad kromě rosného bodu opravdu všechno podstatné. Kvalitou zpracování nezaostávají ani ovladače, a s vysokým standardem drží krok i nastavitelné páčky hydraulických brzd.

Motor se dá označit za zdařilý kompromis mezi tím co dovoluje vyhláška a požadavky potencionálního zákazníka. Downtown se i přes svůj název hodí spíš k přesunům na střední a delší vzdálenosti než na krátké sprinty od jednoho semaforu k druhému, a tomu odpovídá také jeho dynamika. Před prvním rozjezdem je třeba si uvědomit, že Downtown původně poháněla třístovka s dvojnásobným výkonem, a stopětadvacítková verze pořád váží skoro **180 kilo** - bez posádky a nákladu.

Kapalinou chlazený čtyřventilový jednoválec, přestože disponuje maximálním výkonem na legislativní hranici 11 kW, nemůže při rozjezdu z místa konkurovat stopětadvacím s poloviční hmotností. **Výkonový hendikep** musí Downtown dohánět vyššími otáčkami, a chvíli trvá, než se dostane někam k sedmi tisícům, kdy odstředivá spojka začne zabírat. Co však motor ztrácí na startu, to jezdci vynahradí na maximální rychlosti, která v praxi přesahuje výrobce **udávaných 110 km/h**. Výlet do levého pruhu na městském obchvatu nebo dálničním přivaděči tím pádem není pro majitele Kymca žádnou noční můrou, a kilometry při meziměstských přesunech Downtown polyká s větší chutí, než jiné, byť živější stopětadvacítky

V souvislosti s vyšší hmotností skútru by teď zákonitě měly následovat pochybnosti o brzdném účinku, ale protože Downtown 125i ABS zdědil po třístovce i obě hydraulické kotoučovky, obavy nejsou na místě. Brzdy jsou, jak už napovídá označení modelu, nově vybaveny antiblokovacím systémem, který z celkem pochopitelných důvodů nemá tlačítko OFF. U skútru si lze jen těžko představit situaci, kdy by jezdec potřeboval při řízení využívat brzdového smyku. Pro zadní třmen by ovšem nebyl problém kolo zaflekovat, a také přední brzda má perfektní účinnost, doplněnou o citlivější dávkování. ABS tak přichází ke slovu jenom ve skutečně kritických chvílích a na povrchu typu kočičí hlavy nebo mokřý přechod pro chodce. V běžných situacích se jezdci do práce s brzdovými páčkami neplete a zůstává v pohotovosti jenom jako strážce bezpečí.

Podvozek je pocitově sice **tvrdší**, ale na druhou stranu dostatečně tuhý a stabilní v každé situaci. Zadní odpružení v podobě dvojice tlumičů s nastavitelným předpětím prakticky není možné poslat až na dorazy, ani když trefíte propadlý kanál nebo přejetete zpomalovací práh vyšší než povolenou rychlostí. O něco hůř si v tomto směru stojí **přední vidlice**, ale i ta má pořád dost tuhosti k tomu, aby přesně držela směr jízdy a nenechala skútr zhoupnout na nečekané nerovnosti. To se hodí hlavně v rychlejších zatáčkách, kde se Downtown ochotně pouští do náklonu, kterému překvapivě nebrání ani hlavní stojan. Díky dobře nastavené geometrii nechá překvapivě snado ovládat i v nízkých rychlostech, takže proplétání v kolonách znesnadňuje jenom větší šířka skútru, se kterou je třeba při průjezdu kolonou počítat.

Kymco není jediná značka, která do velkého cestovního skútru vsadila motor, splňující legislativu nového systému řídicích oprávnění. Výběr ale (aspoň prozatím) není příliš široký, a kromě toho "malý" Downtown představuje mezi stopětadvacítkovými maxiskútry nabízí velmi dobrý poměr cena/výkon. Přívlastek malý jej má v tomto případě pouze odlišit od předlohy, vybavené agregátem o objemu 300 ccm, jinak není dváca od třístovky v ničem ošizená. A poměr ceny a výkonu si v dané kategorii zaslouží pozornost za to, že Downtown jako jediný mezi ostatními konkurenčními modely v dané cenové rovině má v základní výbavě ABS. Protože se dá s poměrně velkou jistotou předpokládat, že na stopětadvacítky přeseďá z aut čím dál více jezdců s minimem zkušeností, najde antiblokovací brzdový systém právě v této kategorii uplatnění velmi snadno.

