

# Uppdaterad Kymco 500



Nu har Kymco MXU 500 begåvats med EFI.

Av: Stefan Sund



För något år sedan kom Kymco med nyheten att man hade delad bakaxel, IRS. Nyheten för i år är att man har sett över motorn, som nu utrustats med insprutning istället för förgasare. Den gamla motorn fungerade i och för sig tillfredsställande med sin automatiska choke-funktion, men ett insprutat system som fungerar så här bra är alltid att föredra.

Till att börja med startar denna maskin otroligt lätt och det oavsett om den stått ute i regn som sedan fryst över natten. Just detta brukar vara det värsta en fyrhjuling vet och ibland kan det till och med ta stopp redan när man ska sätta i nyckeln i låset, men inte på Kymcon. Andra fördelar med EFI-insprutningen är den jämna och mjuka gången det ger denna 498,5-kubik stora encylindriga fyrtaktaren med överliggande kamaxel och fyra ventiler.

## Made in Taiwan

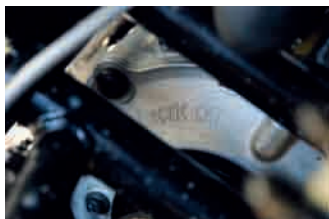
Kymco är ett mycket stort Taiwanesiskt motorföretag som sedan länge tillverkat mopeder, motorer och fyrhjulingar. Man är även underleverantörer till många större och mer kända märken. Just detta märker man på denna 500:a genom att det står Arctic Cat både här och där på maskinen. Detta faktum bidrar till att man känner sig betydligt tryggare än med helt obeprövade delar på fyrhjulingen.

MXU 500i IRS är den största modellen man kan köpa från Kymco och tack vare insprutningen är det också den kraftfullaste. Då maskinen vi provkörde var en strypt och vägregistrerad modell kan man inte beskylla den för att vara kraftfull, utan den tog sig fram längs gatorna i en alldeles lagom takt. Trots strypningen kommer den efter en stund upp i helt respektabla 75 km/h, vilket gjorde att man inte kände sig i vägen för medtrafikanterna även om det stod 70 på skyltarna.

I dom högre hastigheterna känns den fortfarande stabil i styrningen och däck- en har en inte allt för stötig gång, utan fungerar riktigt bra som allrounddäck. I kurvorna ger dom däremot, precis som de allra flesta terrängbetonade däcken, inte det fästet man skulle kunna önska sig. Man får helt enkelt ta det lite lugnt i kurvorna både med tanke på däcken och den lite mjuka fjädringen. I bromsarna är det däremot ett rejält bett och att få stopp på ekipaget är inga problem. Då motorbromsen är åt det kraftigare hållet



Även i högre farter ligger Kymcon stäbitt längs vägen. Det är bara när det blir guppigt som dämparna inte riktigt hänger med.



Här ser man tydligt samarbetet med Arctic Cat.



Det sitter rack både fram och bak, den totala lastkapaciteten ligger på 180 kilo hos maskinen.



Dragkulan avlägsnar man enkelt om man så önskar.



Dämparna kan justeras i fem olika lägen på förspänningen och ute på vägen är det hårdaste att föredra.



Här fungerar allt som det ska, det enda som kan vara lite förvirrande är hur vredet för låsningen av diffen ska stå.



Här ser ni 21 hästar.



Undra om bakljuset kommer direkt från en Nissan 370z.



Har man något som absolut inte tål vatten gör man bäst i att placera detta i det främre facket.



Att plocka bär och svamp blev betydligt roligare när Kymcon fick följa med.



Att komma åt låset till styret är inte helt enkelt, men det är ändå ett bra attribut att ha.



Fotbrädorna ger bra med fäste åt skorna. Bromsen är däremot lite högt placerad för våran smak.



Under dynan sitter batteriet och luftburken väl åtkomliga.

räcker det dessutom allt som oftast med att bara släppa gasen inför en kurva. Då fotbromsen är lite högt placerad använder jag mig uteslutande av handreglagen, med vilka det dessutom är betydligt lättare att dosera för rätt bromseffekt.

Parkerar man någon gång fyrhjulingen i en backe behöver man aldrig oroa sig för att den ska rulla iväg då det finns både hängsle och livrem för att förhindra detta. Dels har man en parkeringsväxel, men dessutom sitter det dubbla parkeringsbromsar, en på vardera sida.

I trafiken sköter man alla reglagen med lätthet och man behöver aldrig titta ner på styret för att hitta rätt bland knapparna. På Kymcon sitter man dessutom riktigt bekvämt på den väl utformade dynan som smalnar av fram mot tanken. Då variatorskyddet sticker ut en bit på vänster sida hittar man bäst körställning om man placerar foten lite under denna, annars känns det lite brett.

## Ut i skogen

Även om den modell vi provkörde alltså var vägregistrerad och därmed hade lite effekthandikapp, kunde vi inte hålla oss ifrån att även testa den i tuff terräng. Upp till en viss hastighet fungerar fjädringen riktigt bra och den mjukare gången kommer verkligen till sin rätt i skogen. Trots att det sitter hjul med högst normala dimensionerna 25/8-12 fram och 25/10-12 bak på Kymcon, är markfrigången på 241 millimeter fullt godkänd och man tar sig därför fram riktigt bra. Skulle det ändå ta i finns det ett bukskydd i plast som hjälper fyrhjulingen att glida över hindren. Vill man ha en snyggt laserskuren hasplåt i aluminium finns det ett bra paket som innehåller just detta. Paketet är ett av många som finns till denna fyrhjuling och som dessutom är bra pris-satta. Trots att Kymcon är en fullvuxen maskin känns den väldigt smidig och smidig, vilket gör att man lätt manövrerar sig fram bland träden. Om man ändå skulle råka skrapa i något träd känns det tryggt att det sitter skärmbreddare som enkelt kan bytas ut.

Hamnar man i svårare terräng och vill ha hjälp av alla fyra hjulen för att ta sig fram kan man oberoende av vilken drivning man kör på låsa diffen elektroniskt. Även om det visas på displayen vilken drift man har valt kan det vara lite förvirrande om man endast tittar på knappen för diff-låsningen. Istället för "på" och "av" har man märkt vredet med "lock" och en prick, vilket kan vara lite förvirrande innan man lärt sig vad som betyder vad. Då fyrhjulingen saknar hastighetsbegränsningar både när man har låst dif-

fen och när man backar får man istället använda huvudet och gastummen får att hålla nere farten.

Även om vi helt naturligt saknade effekt tog Kymcon sig fram riktigt bra, men med den dubbla effekten från motorn hade det nog blivit ännu bättre. Efter att ha doppat fyrhjulingen i lite vatten märkte vi vart insuget till variatorn sitter, då den till följd av doppet började slira på remmen. Man har valt att placera insuget bak högt upp under skärmen på fyrhjulingen, vilket gör att den kan ta in vatten när man är på väg upp ur ett vattenhål. Luften till motorn tar man istället in mellan benen på föraren vilket är betydligt lättare att hålla koll på, så där är det ingen fara. Om du ska använda din Kymco i terrängen ska du också välja den terrängregistrerade varianten. Förutom det rent lagliga behövs också effekten för att fyrhjulingens variatorer ska växla ordentligt under hård belastning och inte slita på remmen i onödan.

### Rikligt utrustad

Även om den är högst kapabel i terrängen märks det att den står med ena benen i trafiken. Den är rikligt utrustad med allt som krävs i trafiken, med snyggt integrerade blinkers och ett smart styrlås som kommer väl till pass när man parkerat utanför macken. Det finns två förvaringsfack på maskinen där det ena är lättåtkomligt placerat på höger skärm. Det lite större av dom två har samma utformning som den välkjända ljuddämparen och är placerat på motsatt sida om denna. Inget av facken är dock helt täta mot väta och man ska alltså inte förvara något som inte tål vatten här. Kymcon är dessutom utrustad med rediga rack och stötfångare både fram och bak, vilka kommer till nytta när man vill montera förvaringsboxar och lådor. Även i strypt utförande kan man tack vare dragkroken och vinschen utföra många arbeten hemma på gården, vilket gör det lättare att försvara sitt inköp.

Man kan lugnt säga att man får en riktigt kompetent maskin för pengarna, som mycket tack vare insprutningen är riktigt förtroendeingivande vad det gäller motorn. Valet mellan ett budgetalternativ med liten motor från någon av dom sju stora märkena och en välutrustad Taiwanes har nog aldrig varit svårare. Kymco MXU 500i IRS fungerar helt enkelt så bra att den tillfredställer alla mina normala krav på en fyrhjuling. Att man dessutom får 3 års garanti gör bara valet ännu enklare, eller om det nu var svårare? 🌟



Redan standard kommer Kymcon med mycket utrustning, bland annat en vinsch.



Efter att ha justerat infästningen av växellänkaget gled alla växellägena i utan motstånd.



Det sitter riktigt snygga fälgar på MXU 500i IRS.

Scanna QR-koden för att komma till en liten film om maskinen.



Ute i terrängen känns den riktigt smidig trots att det är en fullstor maskin.



Man sitter ganska högt placerad på den sköna dynan, vilket ger en bekväm vinkel på benen. Lika bra trivs man stående bakom det höga styret.

Motor	
Typ:	1-cylindrig, vätskekyld, 4-takt
Volym cm <sup>3</sup> :	498,5
Borrning/slag mm:	92x75
Bränslesystem:	EFI
Smörjning:	--
Generator Watt:	--
Tändning:	CDI
Uppg. effekt/varv:	36hk/6500 varv (19hk strypt)
Uppg. vrid/varv:	38Nm/5500 varv
Start:	Elstart
Transmission:	Automat
Växellåda:	Hög, Låg, Back, Neutral, Parkering
Koppling:	CVT
Hjuldrift:	Kardan 2/4-hjulsdrift, låsbar diff
Bromsar fram:	Dubbla hydrauliska skivbromsar
Bromsar bak:	Enkel hydraulisk skivbroms
Chassi	
Ram:	Svetsad rörram
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg fram mm:	--
Bakfjädring:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg bak mm:	--
Hjulbas mm:	1275
Sitthöjd mm:	890
Markfrigång mm:	241
LxBxH mm:	2200x1210x1260
Däck fram:	25x8 / 12
Däck bak:	25x10 / 12
Uppgiven torrsvikt kg:	312
Tankvolym L:	17
Att äga	
Pris:	74 995,-
Färg:	Sand, Svart
Generalagent:	Isaksons Motor AB