

[Keeway Supershadow 250]

Neosporno je da postoji puno ljudi koje privlače motocikli, a u toj populaciji je zacijelo znatan broj onih koji su gledali Easy Rider (Goli u sedlu) ili slične filmove i jednostavno čeznu za pravim "chopperom" od željeza i kroma. Nadalje, među opisanim ljudima je većina onih koji nikada neće ostvariti svoj san jer "pravi chopper" košta puno i previše, ali ima i onih koji se će se predati snovima. Upravo za ove potonje je osmišljen i Keeway Supershadow 250 te slični motocikli kojima je namjera za umjerenu cijenu pružiti vlasnicima doživljaj krstarenja prometnicama uz sjaj kroma i zvuk V-2 agregata, koliko god malen on bio



CIJENA
19.990 KN

u.
uzivanje u životu

Osim ovjesa, jačinu nagiba ograničavaju i gume te oslonci za noge



Jednostavni instrumenti nude sve informacije potrebne za upravljanje ovakvim motociklom



Debele ručke na upravljaču uklapaju se u "chopper" stil i ne narušavaju osjećaj u vožnji

TEKST I FOTO: MARKO GUZINA

Zanemarimo li malene dimenzije, vizualno se radi o pravom predstavniku svoje vrste. Njegovi tvorcima nisu upali u klopku moderniziranja, pa zato Supersshadow neodoljivo podsjeća na svoj japanski izvor, što je posve dobra stvar. Gledano s prijedela ili straga radi se o uskom vozilu iz čije siluete iskaču tek nožni oslonci i ručke upravljača. Prednji kraj je vizualno - a kasnije ćemo vidjeti i u vožnji - određen dugačkom vilicom i kotačem velikog promjera, dok straga u oči upadaju naslon za suvozača

i ogromna tablica koja naružnjuje većinu motocikala u Hrvatskoj. Lijevi profil govori o klasičnoj konstrukciji stražnjeg ovjesa i pruža pogled na V-2 agregat čistog dizajna, dok se s desne strane u jednadžbi pojavljuju i sjajno kromirane ispušne cijevi koje upotpunjuju dojam. Gledano s vozačkog sjedala zamjećuje se jednostavni kontrolni instrument koji govori o brzini i prijađenim kilometrima, a raspolaže i sa tri kontrolne žaruljice. Dok će se neke ove učiniti spartanski, ne smijemo zaboraviti da govorimo o "chopperu", čija bit i jest da bude jednostavan i pomalo gol. Ruku na srce, obilniji

instrumenti na ovakvom motociklu i nisu potrebni. Tu je također i visoki kromirani upravljač, na kojem se nalaze prije svega funkcionalni prekidači i pomalo moderni retrovizori. Možemo pohvaliti kombinaciju dviju boja u koje je Supersshadow odjeven i na koncu delikatne šesterokrake aluminijske naplatke. Puritanci među poklonicima custom motocikala zacjelo bi na njihovom mjestu radije vidjeli žbičane naplatke, ali moramo priznati da ovi aluminijski primjerci izgledaju odlično, a u Sjedinjenim Američkim Državama bi se mogli i skupo prodati kao unikati.

Skoro kako su Japanci zamislili

S obzirom da se izgledom poprilično, ako ne i u potpunosti, oslanja na svoje japanske pretke, bilo bi čudo da je tehnička strana znatno drugačija. U duhu velike "chopper" braće pogonski agregat je zrakom hlađeni V-2, čija ukupna zapremina iznosi 248 ccm, a provrt i hod su 49 x 66 mm. Umjereni kompresijski omjer iznosi 9,4:1, gorivu smjesu pripremaju rasplinjači, dok je za njezino pravodobno paljenje tu elektronski sustav paljenja. U svakoj glavi nalaze se po dva ventila i po jedna bregasta osovinica pogonjena lancem. Do sada navedeno je zaslužno za



◀ Dok je kontakt bravica smještena lijevo ispod sjedala, ključ koji u nju pripada više bi pristajao nekom skuteru nego motociklu sa obiljem kroma. Nožni oslonci su pomaknuti prema naprijed i učvršćeni na gumene nosače, kako bi se izolirale vibracije



Ako se u nagib spuštamo polako, Supersshadow je moguće voziti brzo, ali svaka agresivnija promjena smjera ili brzine će ga dovesti u krizu

Duga polegnuta prednja vilica te mali spremnik goriva i nisko sjedalo govore da je riječ o pravom "chopperu"



Lijepi V-2 agregat odlikuje se sklonošću ka okretajima, pa ga je za bolje rezultate potrebno i jace "zavrtniti"



Prednji ovjes je premekan i dodatno naglašava nešto teže doziranje prednje kočnice, dok lijepi aluminijski naplatci uljepšavaju cijeli motocikl

snagu od 18 KS pri 8.000 okr/min, što je malo visoko za jedan custom, ali iz male zapremine je nemoguće drugačije dobiti spomena vrijednu snagu. Zakretni moment od 16 Nm je dostupan pri 6.000 okr/min, što ukazuje da ćemo u želji za žustrijom vožnjom morati "zavrtniti" maleni agregat, ali o vožnji ćemo malo kasnije. Ako je agregat koncepcijom klasi-

čan, okvir i ciklistika su još klasičniji, pa tako prednju teleskopsku vilicu i stražnju vilicu od čeličnog profila povezuje okvir od cijevi iz istog materijala. Zaustavljanje ovog 140 kg teškog motocikla je povjerenje prednjoj disk kočnici sa dvoklupnim klijestima te bubnju straga, a nemojmo zaboraviti spomenuti da u spremnik goriva stane 9 litara sve skuplje tekućine.

Lozinka "umjerenost"

Ovaj Keeway smo prvo upoznali preko ključa koji više ide uz neki plastični skuter nego uz kromirani "chopper", ali njegovi tvorcii su to tako zamislili. S obzirom da se kontaktna bravica nalazi ispod sjedala s lijeve strane, pomalo je nespreno svaki puta zaključavati upravljač na vratu okvira, pa je Supershadow

opremljen alarmom. Druga tipka na ključu služi za pokretanje agregata, mada je to zapravo iz daljine nemoguće, jer agregat neće proraditi dok je bočni oslonac spušten. Iz ovoga smo brzo zaključili da ćemo koristiti samo tipku za paljenje i gašenje alarma, koji je, uzgred budi rečeno, osjetljiv na pomicanje i prilično dobro štiti motocikl od krađe.

Nakon što smo sjeli na motocikl, primijetili smo da je položaj za upravljačem prilično ugodan, ruke su na odgovarajućoj visini, a noge umjerenom ispružene prema naprijed. Iako je gotovo sva težina prebačena na stražnjicu, široko i udobno sjedalo osigurava bezbrižnu vožnju. Zamijetili smo i poprilično debele ručke na upravljaču koje odgovaraju ovakvom stilu motocikla te ne kvare osjećaj u vožnji.

Kada je agregat hladan, za pokretanje treba povući polugicu čoka kraj lijeve ručke upravljača i tek onda pritisnuti tipku elektropokretača, nakon čega simpatični agregat počinje s radom. Na minimumu agregat radi mirno i gotovo bez vibracija, dok je zvuk iz ispuha ugodan. Nakon kratkog grijanja krećemo na vožnju, što zahtjeva ubacivanje u brzinu. Iako vrlo duga poluga mjenjača djeluje mekano, a i oslonci za noge su ovješeni na obilne gumene nosače, što rezultira pomalo "mekanim" osjećajem, Supershadow ima precizan mjenjač s dobro odabranim prijenosnim omjerima. Zbog male

Položaj vozača je razmjerno neutralan, a udobno sjedalo doprinosi kvaliteti vožnje



U nižim okretajima miran agregat u višim okretajima počinje vibrirati, iako je to primjetno tek po zamućenoj slici u retrovizorima



TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 49 x 66 mm
Obujam: 248 ccm
Odnos kompresije: 9,4:1
Hlađenje: zračno
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač
Spojka: višestruka u uljnoj kupci
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: čelični cijevasti
Ovjes: teleskopska vilica; straga čelična vilica sa dva amortizera
Gume: prednja 3,00-18, stražnja 130/90 -15
Kočnice: naprijed disk sa dvoklupnim klještim, straga bubanj
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.225, širina 762, osovinski razmak 1.540, težina 140 kg
Deklarirano: snaga - 18 ks (13,2 kW) - 8.000 okr/min, max. okr. moment - 1,6 kgm (16 Nm) pri 6.000 okr/min
Spremnik goriva: 9 l
Max. brzina: 115 km/h

+ izgled, cijena, agregat

- mekan prednji i tvrd zadnji ovjes, doziranje prednje kočnice

zapremine agregata za kretanje sa mjesta je potrebno dodati ponešto gasa, nakon čega možemo birati kako se želimo voziti. Ovaj V-2 uopće ne zazire od viših okretaja, što znači da ga je za agresivniju vožnju potrebno pošteno "zavrtiti", dok će isto tako rado u krajnjoj, petoj brzini gurati Keeway pri kojih 60 km/h. Dok se agregat pokazao zaista dobrim, ovjes nije ni izbliza zaslužio tako pozitivne kritike. Prednja teleskopska vilica je dugog hoda i vrlo mekana, pa svako naglo kočenje ili mijenjanje smjera rezultira njenim poniranjem i oscilacijama. Kada se vozi umjereno, za što je i namijenjen, Supershadow dobro skriva nedostatke svog prednjeg kraja, ali čim smo iskušali agresivniji manevar, maske padaju i potreban je oprez. Stražnji je ovjes, s druge strane, sušta suprotnost jer je pretvrd, pa jedva malo upija neravnine, čime vožnju čini manje udobnom. Dok bi rješenje za prednji ovjes moglo biti gušće ulje u vilicama, za stra-

žnji ovjes se ne možemo sjetiti lakog rješenja. Udobno sjedalo i stražnja guma visokog profila donekle spašavaju situaciju, pa ne možemo reći da je Supershadow neudoban, ali svakako bi bilo bolje da stražnji ovjes bolje upija neravnine. Već spomenuti agregat u nižim okretajima radi bez vibracija, a u višim okretajima se one pojavljuju, no moguće ih je prepoznati tek po zamućenoj slici u retrovizorima, dok su sjedalo, ručke i oslonci za noge dobro izolirani.

Kada je riječ o ubrzanju, ovaj motocikl nas je ugodno iznenadio, jer ukoliko iz agregata izvučemo što se izvući dade, brzina od 100 km/h se doseže za čas, a potom je za krajnju brzinu od preko 120 km/h potrebno pokazati strpljenje i dati priliku agregatu da dođe do daha. Zaustavljanje, kao i vožnja zavojima, bolje funkcionira ako je vozač umjeren, jer prednja kočnica se nešto teže dozira, a mekana prednja vilica to dodatno naglašava. Stražnja bubanj kočnica nas je poziti-

avno iznenadila svojom učinkovitosti i mogućnošću doziranja.

Ukoliko počnemo kočiti lagano i damo prednjem kraju priliku da se sabije, motocikl ostaje stabilan i drži pravac, dok naglo pritiskanje kočnice može dovesti do naglog sabijanja prednjeg kraja te uznemiriti motor. Iako neugodne kada smo ih prvi puta doživjeli, ove reakcije nisu opasne i nakon nekog vremena postaju predvidljive, što se ne može reći za ponašanje motora prilikom naglih promjena smjera.

Dok god ga se vozi umjereno, Supershadow će se ponašati pitomo i omogućiti vozaču opušteno uživanje, a ako se pak odlučite na pretjerivanje, budite spremni na negodovanje prednjeg ovjesa, a zatim i cijelog motora. Ovaj motocikl pruža najviše ako se pomirimo sa lagodnom vožnjom, držimo agregat u nižim okretajima i tek povremeno ga podbodemo kako bismo čuli zvuk tipičnog V-2 agregata.

Za ciljanu publiku

Supershadow, kao i drugi slični modeli, nije motocikl za one koji misle nesmiljeno juriti kroz zavoj, putovati na kraj svijeta ili ostavljati bilo koga na semaforu. Motocikl je to za romantične zaljublje-

nike u dva kotača koji nisu spremni odvojiti više od 19.990 kn kako bi ostvarili svoje snove i svjesni su da toliko novaca kupuje upravo toliko performansi, ali i onu posebnu čaroliju vožnje cestom u zalazak sunca. Zapravo veseli što ovakvi motocikli postoje i što nalaze put do kupaca, jer to znači da postoje promišljeni ljudi koji kupuju u skladu sa svojim mogućnostima i potrebama, a ne po uobičajenoj devizi "samo nek' je veći od susjedovog".

Svojom pojavom i kvalitetnim agregatom ovaj Keeway će opravdati uložene novce, a kada prilikom vožnje ugledate odsjaj plavog neba prošaranog oblacima u sjajno kromirano prednjem svijetlu, svijet će se činiti kao lijepo mjesto za život. Svi koji su spremni voziti motocikl od 18 konjskih snaga vjerojatno će se pomiriti s tim da isti nije namijenjen jur-njavi, pa će i premekani prednji ovjes postati tek manja smetnja na putu do sreće. Ukoliko vas privlače motocikli, a pogotovo oni s genima "choppera", Supershadow se čini razumnom investicijom koja će svoje postojanje u garaži opravdati već prve sunčane nedjelje kada se odlučite na vožnju izvan grada.

Sjetimo li se priče da kada god zazvoni zvono, neki anđeo je dobio krila, Supershadow nam se čini kao vjesnik dobra koji navješćuje da si je još netko ispunio san o vožnji na sjajnom kromiranom čeličnom konju. ■



Stražnja kočnica nas je ugodno iznenadila efikasnošću i doziranjem