

Mogućnost vožnje s položenom B kategorijom i povoljna cijena mogli bi biti dovoljan razlog da se za ovim četverociklom pomame i odrasli pojedinci, no skromne dimenzije, te isto takve performanse i korisna nosivost trebale bi sugerirati kako je Keeway ATV 50 u prvom redu namijenjen djeci. S obzirom na to da su u posljednje vrijeme kineske igračke na lošem glasu, odlučili smo i sami provjeriti koliko je sigurno "igrati" se s ovim četverociklom

CIJENA
10.990 KN

Dječja igračka?

PIŠE: **TOMISLAV BEŠENIĆ**
FOTO: **MARKO GUZINA**

Iza europske imena Keeway krije se jedan od pozitivnijih primjera kineske invazije na Stari kontinent. Iako pritom ne možemo poreći da proizvodi skupljeni pod tim imenom sukladno svom geografskom porijeklu i dalje pokušavaju kupce primamiti svojom cijenom, bilo bi pogrešno ustvrditi da je to jedina njihova privlačnost. Naprotiv, kada ih usporedimo sa ostalim zemljacima, proizvode Keewaya i sličnih (oprostite na izrazu) «brandova» bolje je označiti povoljnima ili pristupačnima, nego bezobrazno ili beskompromisno jeftinima. Takvo nešto više cjenovno

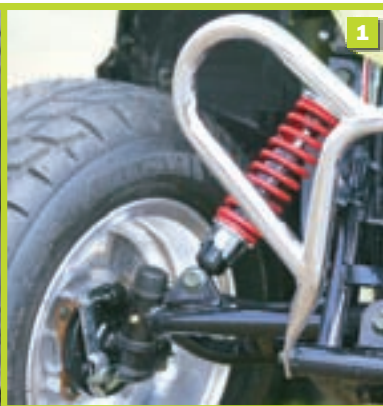
pozicioniranje automatski pruža i veći manevarski prostor pri formiranju prodajnog asortimana, ali istovremeno i traži da konačni proizvod ne bude samo sredstvo jednostavnog transporta od jedne do druge točke. To znači da bi se trebale zadovoljiti i potrebe zahtjevnijih kupaca, koji čeznu za barem minimalnim užitkom vožnje ili određenom dozom stila, a da pritom za te kvalitete nisu spremni izdvojiti prevelike novce.

Inspiraciju za takav nešto plemenitiji pristup tržištu kineska korporacija Qianjiang nije trebala tražiti daleko. Bilo je dovoljno da samo pogledom skoknu do susjednog Tajvana, gdje se dio proizvođača već odavno etablirao

na svjetskom tržištu, dok manji dio njih još uvijek prolazi transformaciju od bezimene marke do prepoznatljivog imena. Dakle, recept je dobro poznat i sastoji se od toga da prvo u svoj asortiman nagurate nekoliko pristupačnih skutera, po mogućnosti obdarenih natruhama sportskog izgleda, da biste im onda, jednom kada prodaje krene, pridružili i nekoliko modela četverocikala, a ako ste dovoljno hrabri čak i neki custom motocikl najmanje zapremine.

Keeway se, dakle, odlučio upravo za takav pristup, a iz njegova prodajnog kataloga raznovrsnih prometala zapremine od 50 do 250 ccm ovaj put nam je u ruke dospio maleni četvero-

cikl jednostavna imena ATV 50. No, nije mu jednostavno samo ime, takva je i mehanika, ali i cjelokupni izgled lišen bilo kakvih eksperimentiranja. Uostalom, četverocikl bi ionako trebao biti atraktivan sam po sebi, a ni konkurencija nije pokazala puno više maštovitosti kod dizajniranja modela slične zapremine. U odnosu na većinu njih ATV 50 čak djeluje nešto privlačnije, čemu pridonosi i pokoji zgodan detalj poput, primjerice, poliranih naplataka. Nemojte samo misliti kako njihov sjaj zaslijepljuje u tolikoj mjeri da se već na prvi pogled ne bi moglo primijeti kako se radi vozilu malih (rekao bi netko čak: dječjih) dimenzija. Takvoj klasifikaciji ide u prilog



(1) Ovjes je pretvrd, a to posebno vrijedi za prednji kraj, kojeg karakterizira jako malen hod prednjih amortizera. Stražnji amortizer i pri malom skoku dolazi do kraja svog hoda (2) Stražnjem disku pripomažu i dvije prednje bubanj kočnice. Kombinacija itekako dostatna za prikazane performanse (3) Pogonski agregat je bučan i nejak, dok posebna poluga smještena ispod ploče s instrumentima otkriva da je CVT automatski mjenjač opremljen i hodom unazad

i naše nepisano pravilo prema kojem sve ATV-ove čiji međuosovinski razmak i širina ne prelaze jedan metar automatski svrstavamo u kategoriju dječjih četverocikala. Pa ipak, to ne znači da je upotreba ove «igračke» ograničena samo na «klince». Keeway ATV 50 se, naime, može i registrirati za uporabu na cesti, što znači da je namijenjen i starijim maloljetnicima koji posjeduju vozačku za moped, kao i punoljetnim vozačima s položajem A ili B kategorijom. Jedini uvjet koji ovim potonjima stoji na putu do vožnje ovog ATV-a je njihova tjelesna masa, koja nikako ne bi trebala prelaziti brojku od 80 kg, što predstavlja korisnu nosivost ovog modela.

Teško ispunjiv uvjet, no s obzirom na to da smo i sami negdje baš na toj težinskoj granici, načelno smo zadovoljili sve potrebne preduvjete da na zakonski način ispitamo mogućnosti ovog stroja. Zabrinjavalo nas je samo gdje ćemo strpati svu svoju fiziologiju buduću smo, iako djeca u duši, s prolaskom vremena ipak dostigli proporcije pravog muškarca. Ili si to možda samo tako umišljamo?

Kao da igrate tetris

U svakom slučaju, jednom kada smo se smjestili za upravljač ovog četverocikla uvidjeli smo da je ponuda prostora bolja od očekivanja, odnosno da istog ima taman toliko koliko je potrebno da nađemo mjesta za gotovo sve svoje ekstremitete. Jedini problem su predstavljala stršuća koljena koja su cijelo vrijeme bila čvrsto priljubljena uz prednje blatobrane, no ukupno gledajući i takva skućena ergonomija mogla bi dostajati čak i nešto višim vozačima, barem na kraćim relacijama.

Duže dionice ionako nije preporučljivo savladavati, ponajviše zbog malenog dvotaktnog pogonskog agregata, kojem nedostaje otprilike toliko sirove snage koliko ima viška vibracija. Pretjerane vibracije se pritom osjete najviše na nogama, dok spomenuti nedostatak snage postaje primjetan već pri kretanju s mjesta, koje se izvodi s dosta muke. Čak i kada kao svojevrsnu olakotnu okolnost uzmemo činjenicu da je ATV 50 pokretan zračno hlađenim dvotaktnim agregatom, koji se po prirodi stvari ne može dičiti zavidnom reaktivnošću, ostaje ukupni dojam da su ubrzanja slabija od očekivanog. Uz to, ni u jednom se trenutku ne može osjetiti ona živost toliko tipična za upotrebu dvotaktne tehnologije, tako da će vam trebati povećani zalet kako biste prema brzinomjeru pojurili više od 40 km/h, uz opasku da realna brzina u stvarnosti nikad ne prelazi tu brojku.

Za takvo je stanje stvari najzaslužniji omjer snage i težine, odnosno spoznaja da se 3,5 KS koje agregat razvija pri 7.000 okr/min trebaju



Prilikom brzih prolazaka zavoja potrebno je nekoliko puta korigirati putanju, no stabilnost je bolja nego što bi se to moglo zaključiti na temelju male širine vozila

nositi sa nemalih 125 kg suhe težine, kojoj onda treba pribrojiti i teret kojeg predstavlja sam vozač. Pritom je sasvim logično da će kilogramima manje opterećena djeca ostvarivati

nešto bolje performanse od odraslih pojedinaca, no Keeway je ostavio dojam kako na njemu čak ni pučkoškolci iz perolake kategorije neće juriti brzinom od koje bi se roditeljima

dizala kosa na glavi. S obzirom na to, neće biti veliko iznenađenje ako kažemo da se ekonomična, ali u ovoj klasi sasvim uobičajena kombinacija prednjih bubanj kočnica i stražnjeg



Digitalni brzinomjer testiranog modela je malo kasnio u radu, te je poput svojevrsnog vremeplova uvijek pokazivao brzinu kojom smo ustvari vozili prije nekoliko sekundi



PRAZNA STRANICA

Kako je već uobičajeno u toj klasi, dizajn je jednostavan i tek malo ukrašen pokojim detaljem. Cijena je iznimno povoljna i čini ovaj četvercikl primjetno pristupačnijim od uglavnom tajvanske konkurencije



Iako to na fotografijama možda tako ne izgleda, forenzičari su ustvrdili da su nam pri preskakanju ležećeg policajca u jednom trenutku sva četiri kotača bila u zraku

diska pokazala i više nego dostatnom za slabše performanse ovog vozila.

U stvari, kada se realno sagleda situacija, možda je i bolje da agregat ne nudi više potencijala, budući s porastom brzine sve više dolaze do izražaja određena ograničenja tipična za četverocikle takvih dimenzija. Ona su u prvom redu posljedica jednostavne konstrukcije i male širine vozila, a najveći nedostatak s tim u svezi (u ovom slučaju vjerojatno i dodatno potenciran pretvrdim ovjesom) odnosi se na to da pri prelasku gotovo svake poprečne neravnine četverocikl naglo izgubi pravac i počinje skretati u lijevo ili desno. Adekvatnom akcijom na upravljaču izvest ćete ga na pravi put, no ta je pojava toliko učestala i toliko izražena (da ne kažemo: opasna), da vam već nakon nekog vremena počinje ići na živce, posebno ako se u gustom gradskom prometu stalno mimoilazite s vozilima iz suprotnog smjera.

Sve u svemu, već nakon kraćeg inžinjeriranja na maksimalnom pritiskanju poluge gasa imate ćete osjećaj kao da igrate tetris i vrlo je vjerojatno da će oni manje tvrdoglavi ponešto smanjiti brzinu «krstarenja», u nadi da će tako stečeni gubitak vremena nadoknaditi za jedan četverocikl ipak relativno laganim guranjem između redova automobila poslaganih na semaforu. Hm, valjda mala širina ponekad ima i svojih prednosti.

Ne na teren, molim

Kad već spominjemo širinu vozila, odnosno svih njenih 835 mm, moramo primijetiti kako je Keeway pri-

mjetno stabilniji od naših očekivanja i od onoga što te brojke obećavaju. To će znati cijeniti poklonici nešto agresivnijeg stila vožnje, posebno stoga što ATV 50 skreće toliko naglo da će vas u početku iznenaditi svojom reakcijom. Uz to, vrlo je vjerojatno da će prilikom bržeg prolaska kroz zavoje ili skretanja u raskršću zbog svojevrsne nervoze cijelog četverocikla morati nekoliko puta korigirati svoju putanju.

Pritom pazite samo na to da vas skretanje ne nanese na neki iole zahtjevniji teren, budući vam na njemu ovaj Keeway neće ponuditi neke vozačke užitke, pa čak ni udobnost. U prijevodu to znači da lagani i dobro uređeni makadam morate shvatiti kao najekstremnije okruženje u koje se s ovim četverociklom isplati ići. Iako je sva prilika da će vam prednji kraj prokliziti dok to pokušavate, u takvim uvjetima se možete pokušati zabaviti i laganim proklizavanjem repa vozila. Za onaj istinski «power-slide» ipak nedostaje «power», no ako ste dovoljno uporni i voljni vježbati, možda jednog dana nekoga uspijete i impresionirati svojim umijećem, posebno ako si pritom posao olakšate upotrebom stražnje kočnice.

To je otrpilik sva off-road zabava koju možete osjetiti za upravljačem ovog ipak strogo cestovno orijentiranog četverocikla. Već samim silaskom s prašnjavog puta na neki zahtjevniji teren riskirate da zbog pretvrdog prednjeg ovjesa osjetite svaki busen trave ili poveći kamenčić, ili da i pri najmanjem skoku pritisnete stražnji

amortizer do kraja njegova hoda. U tim slučajevima vožnja ne postaje samo neudobna, već i nedovoljno uzbudljiva, budući zbog povećanih otpora vožnje četverocikl primjetno gubi na maksimalnoj brzini.

Osim toga, kako je ATV 50 opremljen praktičnim CVT mjenjačem (s hodom unazad), taj se nedostatak snage i okretnog momenta tada pokušava kompenzirati popriličnim skraćivanjem omjera variomatskog prijenosa, što znači da agregat radi na visokim brojevima okretaja i pretjerano buči. Nemojte pritom misliti kako imamo bilo što protiv zvuka dvotaktnog agregata. Naprotiv. Ovdje se radi samo o tome da je između sportske i iritantne komponente zvuka koje sačinjavaju svaku dvotaktnu simfoniju u Keewayevom slučaju više prevladava ova druga.

A onda opet, možda i nije problem u samom zvuku. Možda je stvar u tome da s godinama čovjek sve više gubi toleranciju prema onome što se ne uklapa u idealne okvire prema kojima je ovaj četverocikl nedovoljno snažan ili uzbudljiv. I tu uopće ne treba sumnjati kako bi ukupan dojam sigurno bio bolji da smo u skupljanju dogmova pokazali više dječjačke znatiželje, a manje skepse čangrizavog starca. Jer ako se još uvijek možemo sjetiti kako je to bilo dok smo bili dijete, u to bismo doba bili spremni prodati i vlastitu sestru, samo da se domognemo ovakvog stroja. Ma, bili bismo čak spremni pojesti i koje varivo.

No, upravo činjenica kako će svojom ergonomijom i performansama

ovaj model biti najpravljačniji upravo djeci daje nam za pravo da budemo posebno kritični, te da upravo u ime njihove sigurnosti poželimo osjetno bolje držanje pravca. Jer ovako kako jest, dakle sa iznenadnim i nepredvidljivim trzajima u stranu, s ovim će četverociklom pune ruke posla imati i sasvim odrasli pojedinci. Pritom uopće ne sumnjamo kako će oni opravdanje za taj nedostatak pokušati pronaći u povoljnoj cijeni, budući je sa istaknutih 10.990 kuna Keeway poprilično izvan dohvata svojih mahom tajvanskih konkurenata. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: jedan cilindar, dvotaktni
Provrć x hod: 40 x 39,2 mm
Obujam: 49,3 ccm
Odnos kompresije: 6,9:1
Hlađenje: zrakom
Pokretanje: elektrostarterom + nožno
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač
Spojka: automatska centrifugalna
Mjenjač: automatski, CVT + hod unazad
Ovjes: naprijed jednostruka poprečna ramena, straga kruta osovina
Gume: prednje 19x7-8, stražnje 18x10-10
Kočnice: naprijed dvije bubanj kočnice, straga jedan disk
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.403, širina 835, visina 1.010, osovinski razmak 934, masa 125 kg, nosivost 80 kg
Deklarirano: snaga - 3,5 KS (2,6 KW) pri 7.000 okr/min, max. okr. moment 3,9 Nm (0,4 kgm) pri 7.000 okr/min
Spremnik goriva: 4,5 l
Maksimalna brzina: 45 km/h

+ cijena, mogućnost vožnje s B kategorijom

- držanje pravca, performanse, vibracije

	Broj cilindara	Zapremina (ccm)	Maks. snaga (KS-okr/min)	Maks. okr. moment (Nm-okr/min)	Suha težina (kg)	Osovinski razmak (mm)	Dužina x širina (mm)	Spremnik goriva (l)	Cijena (kn)
Bogart Patriot 50	1	49,3	3,5-6.000	-	130	-	1600 x 980	5	13.990
Dinli Diabolo D604 50	1	49,2	4-7.000	3,7-5.800	115	1.000	1.480 x 880	5,2	13.500
Keeway ATV 50 EEC	1	49,3	3,5-7.000	3,92-7.000	125	934	1.403 x 835	4,5	10.990
SMC RAM 50	1	49,3	5	-	94	-	1.400 x 770	4,4	14.400