

Puno customa u malenom pakiranju

Iako custom motocikle u pravilu zamišljamo kao karizmatične strojeve od nekoliko stotina kilograma, s masivnim agregatima povelike zapremine, nigdje ne piše da tome mora biti tako. Vizualno Superlight 125 posve zadovoljava formu custom motocikla, a privlačna cijena ga čini lakim ostvarenjem snova mnogih koji venu za ovakvim ili sličnim vozilom

CIJENA
14.990 KN



Vizualno je Superlight punopravni pripadnik custom obitelji



► Jednostavni i pregledni instrumenti pružaju potrebne informacije, a smješteni su u dopadljivim kromiranim kućištima



Na kromiranoj konzoli posred spremnika goriva se nalazi poklopac za uljevanje goriva te pokazivač količine goriva



► Prekidači na upravljaču ne skrivaju činjenicu da im kao uzor služe oni na renomiranim Harley-Davidson motociklima

PIŠE I SNIMA: MARKO GUZINA

Sjajni krom i jednako sjajni crni lak kombinacija je koja jednoznačno govori "custom". No, iako je Superlight 125 dostupan i u krem, odnosno bordo boji, i laici će svakako prepoznati o čemu je riječ. Koristeći jednostavnu i pouzdanu tehnologiju, ovaj motocikl prije svega treba vlasnicima pružiti poseban doživljaj u vožnji uz minimalne početne izdatke te jednako skromne troškove eksploatacije. U sljedećim redovima ćemo pokušati opisati kakvi ukrasi ga krasi i što zapravo nudi u vožnji.

Krom i koža

Prije svega možemo ustvrditi da je forma zadovoljena. Obilje sjajnih kromiranih dijelova, pokoji detalj od kože te šaka zakovica postavljenih na pažljivo odabranim mjestima dovoljno su da bi neugledan motor postao magnet za poglede ljubitelja custom motocikala. S obzirom da ne raspolaže moćnim agregatom, Superlight je orijentiran na stvaranje dojma "pravog", velikog "čopera". Tako se na

ovom motociklu nalazi nemali broj detalja koji ne služe funkciji, već su tu samo radi upotpunjavanja dojma, a i funkcionalni dijelovi oblikovani su tako da budu upečatljivi. Prvi i možda najbolji primjer za to je ispušni sustav, koji se iz jedne cijevi promjera primjerenog zapremini agregata grana u dva ispušna "topa" s desne strane, koji odgovaraju silueti istinskih custom motocikala. Dok aluminijski naplatci svakako dodaju zanimljivosti izgleda ovog motocikla, gotovo pravokutni vjetrobrihan tu nikako ne pomaže, tim više ako znamo da nas pri maksimalnih osamdesetak kilometara na sat i neće šibati neki strašni vjetar. Pravi je trenutak da napomenemo kako se Superlight isporučuje s kožnim bisagama urešenim zakovicama, a one se nadovezuju na ukrasne elemente koji se spuštaju s bokova sjedala. U maniri custom motocikala prednjim krajem dominira klasično okruglo svjetlo u kromiranom kućištu, dok su se ispod njega smjestile čak dvije trube koje proizvode ponešto ženstven zvuk. Vozaču su na raspolaganju dva analogna instrumenta - mjerac okretaja i brzinomjer, u kojima si je mjesto našlo nekoliko kontrolnih žaruljica. I instrumenti su, naravno, smješteni u kromirana kućišta, a po uzoru na neke uspješne modele, iznad agregata se nalaze plastična kromirana zadebljanja, koja u ovom slučaju nemaju nikakvu funkciju osim upotpunjavanja slike. Slično je i s okruglim kromiranim poklopcem, koji ne sadrži filter zraka (kao što bi to bio slučaj kod Harley-Davidson motocikla kojeg eksplicitno kopira), već samo od pogleda skriva rasplinjač. Kako se ljubitelji custom motocikala ne bi našli zanemareni, recimo još i da vizualno Superlight pripada podvrsti znanaj kao "Dresser" motocikli, a to prepoznajemo po nešto obilnijim blatobranima, osloncima za noge te bisagama s kojima se model inače isporučuje. Izgled možemo rezimirati kao potpuni uspjeh i vjerojatno najjači adut kojim ovaj motocikl raspolaže, pored, naravno, vrlo pristupačne cijene.

Čelik je zakon

Kada pogledamo kakvom tehnologijom je izrađen ovaj dopadljivi custom, postaje jasno zašto Kina nezastitno guta sve svjetske zalihe čelika. Iako bi bilo krivo reći da su zao-bišli, primjerice, aluminij, Superlight 125 svakako odgovara opisu "željezni konj", kakav bi mu nesumnjivo nadjenuli starosjedioci sjevernoameričkog kontinenta. Nakon ovog slikovitog uvoda u dio testa koji se bavi tehničkom stranom spomenimo da Superlight zapravo i nije pretjerano težak, već važe prihvatljivih 134 kilograma. Za pogon sveg tog kroma zadužen je jednostavni jednocilindrični četverotaktni agregat hlađen

Bogatom opremom Superlight umanjuje nedostatke pa je tu vjetrobren, kromirane cjevaste zaštite, bočni oslonac i centralni oslonac te bisage koje se isporučuju sa motociklom



zrakom, koji zahvaljujući provrtu od 56,5 mm te hodu klipa od 49,5 mm ima zapreminu od 124 kubična centimetra. Gorivu smjesu priprema rasplinjač, za njeno paljenje se brine sustav elektronskog paljenja, a njezino izgaranje unutar cilindra rezultira sa 10,8 konjskih snaga pri 8.500 okretaja u minuti. S obzirom da se radi o maloj zapremini, zakretni moment iznosi tek 9,9 Nm i to pri 7.500 okr/min, što se čini visokim za jedan custom koji bi trebao imati "brdo momenta" na niskim okretajima, ali to iz jasnih razloga nije moguće. Uz nekomplikiran agregat dolazi i ista takva mjenjačka kuti-

ja s pet stupnjeva prijenosa, dok je sekundarni prijenos riješen lancem. Već spomenuti aluminijski naplatci na sebi nose gumu 110/90-16 sprijeda te 130/90-15 straga, a kočionu grupu čini disk s dvoklipnim kliještima sprijeda i bubanj kočnica straga. Valja napomenuti da sustav prednje kočnice neposredno prije kočionih kliješta sadrži nekakav sklop, za koji možemo pretpostaviti da služi kao kompenzator koji treba ograničiti silu kočenja, kako bi se postigao efekt svojevrsnog ABS sustava, ali o tome više kasnije. Vjerojatno nikoga neće iznenaditi da je kao okvir ovog nekomplikiranog vozila oda-

bran sklop od čeličnih cijevi, a kao komponente ovjesa su tu teleskopska vilica sprijeda i čelična vilica s dva amortizera straga. U spremnik goriva stane 15 litara, ukoliko ste umjeren vozač, vrlo rijetko ćete morati posjećivati benzinske crpke.

"It's a chopper baby!"

Dok smo mi Europljani ipak skloni od svojih naked motocikala (a još više od onih ogrnutih oklopima) očekivati barem pomalo uzbudljive performanse, od custom modela to i ne očekujemo. Kada smo to konstatirali, možemo reći da nas Superlight 125 nije razočarao skromnim performansama, jer radi male zapremine te podvrste u koju spada od njega ionako nismo očekivali čuda. Čim smo sjeli na Superlight, postali smo svjesni pomalo skućenog vozačkog prostora koji posve odgovara motociklu klase do 125 ccm, s tim da smo se već nakon kraće vožnje navikli na položaj sjedjenja. Prekidači na upravljaču su priča za sebe: osim što očito kopiraju one na modelima Harley-Davidsona, prekidači pokazivača smjera na obje ručke zapravo su simpatično i intuitivno rješenje. Inače ne bismo niti posvećivali pažnju pokretanju agregata, ali kod ovog customa valja primijetiti da je polugica čoka pomalo nespretno smještena, te je potrebno zavući ruku iza cilindra s desne strane. Kada ste locirali polugicu, ostaje pitanje koji od tri položaja je za vožnju, koji je za hladno, a koji za toplo pokretanje. Nakon ponešto muke i izvjesnog zagrijavanja postigli smo da agregat radi na "leru" i da odgovara na gas, pa je došao red na vožnju. Povlačenje poluge spojke zahtijeva nemalu snagu, što iznenađuje s obzirom na malu snagu agregata, ali tome je jednostavno tako, a doziranje spojke je prilično kvalitet-

no, pa nećemo više zanovijetati po tom pitanju. Kretanje je zahvaljujući kratkim prijenosnim omjerima lako i ne iziskuje previše gasa ili spretno "balansiranje" sa spojkom, a agregat razvija snagu vrlo linearno, čak do te mjere da ga gotovo nema smisla tjerati u visoke okretaje. Nakon te konstatacije možemo pohvaliti Superlightovu živost, jer uz odlučno otvaranje gasa i pravovremenu izmjenu prijenosnih odnosa do 80 km/h kazaljka brzinomjera dolazi iznenađujuće brzo. Samom agregatu najviše odgovara područje oko 5 do 6 tisuća okretaja, jer tada raspolaze pristojnom snagom, a ne škaklja vas svojim vibracijama preko nožnih oslonaca ili upravljača. Krajnja brzina je pomalo dvojbena jer motocikl "osjeća" svaku uzbrdicu i prije nego ju vidite, ali mu nizbrdice daju pravi vjetar u leđa. U osnovi možemo potvrditi da je deklariranih 80 km/h realan podatak, uz napomenu da se krajnja brzina najlakše dostiže u četvrtoj brzini, a prebacivanje u petu znači tek održavanje dostignutoga. Na nizbrdicama će kazaljka brzinomjera poškakljati čak i brojku 100, ali posve je jasno da to nikako nije dugo održiva putna brzina. Nakon performansi na red dolaze drugi parametri vožnje, a oni zapravo i nisu jaka strana ovog simpatičnog customa. Prije svega tu mislimo na ovjes i kočnice, koje jasno ukazuju na srodstvo s modelom Supershadow 250, koji smo testirali prošle godine. Dok je prednja teleskopska vilica mekana, stražnji ovjes je čak i na najmekšoj postavci daleko pretvrd i zapravo niti vozaču od preko 80 kilograma ne osigurava neku udobnost. Mekan prednji kraj bi vjerojatno manje dolazio do izražaja kada bi se prednja kočnica mogla finije dozirati, no ovakvo, kada je pojačavanje i otpuštanje sile koč-

S obzirom na pripadnost svijetu customa te činjenicu da raspolaze nejakim agregatom, Superlight se najbolje snalazi tijekom laganog krstarenja manje prometnim pravcima



Sa ovim motociklom je moguće mirno proći zavoje ukoliko ne diramo kočnice i izbjegavamo neravnine koje bi uznemirile vozilo



TEHNIČKI PODACI

| |
|---|
| Motor: jednocilindrični, četverotaktni |
| Promjer x hod: 56,5 x 49,5 mm |
| Obujam: 124 ccm |
| Odnos kompresije: 9:1 |
| Hlađenje: zračno |
| Paljenje: elektronsko |
| Napajanje: rasplinjač |
| Spojka: višestruki diskovi u uljnoj kupci |
| Mjenjač: 5 brzina |
| Okvir: čelični cijevasti |
| Ovjes: teleskopska vilica; straga čelična vilica sa dva amortizera |
| Gume: prednja 110/90-16, stra, nja 130/90-15 |
| Kočnice: naprijed diska, straga bubanj |
| Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.200, širina 800, osovinski razmak 1.440, težina 134 kg |
| Deklarirano: snaga - 10,8 ks (8 kW) - 8.500 okr/min, max. okr. moment - 9,9 Nm pri 5.500 okr/min |
| Spremnik goriva: 15 l |
| Max. brzina: 80 km/h |

+ izgled, cijena, oprema

- kočnice, ovjes

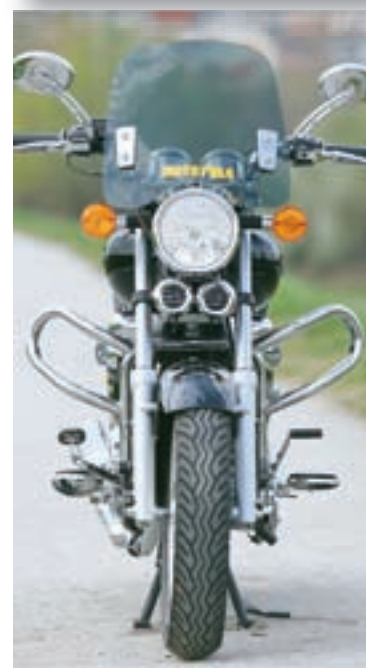
nja naglašeno skokovito, isto takvo stepenasto propadanje prednjeg kraja dovodi do nesigurnosti. Nismo sigurni da li je ovoj nemiljoj pojavi razlog svojevrsni "ABS" u prednjem kočionom sustavu, ali radije bismo da ga nema, jer je zbog njega vožnja manje ugodna nego bi mogla biti. Stražnja kočnica u većini situacija rado dobro, ali ne pruža dovoljno povratnih informacija te prilikom kočenja na neravninama lako blokira stražnji kotač, naravno, zato što je ovjes tvrd. Kako smo Superlight testirali po hladnom vremenu, kada temperature nisu prelazile 10 stupnjeva, primijetili smo da serijski ugrađene gume rado "popuste" prilikom prelaska preko pješačkog prijelaza u zavoj, pa nije zgoroga pripaziti i na to.

Dobro opravdanje

Opet je došao trenutak kada treba zbrojiti i oduzeti sve rečeno i donijeti

ti neku konačnu presudu. Bez rezerve možemo ustvrditi da je Keeway Superlight 125 vrlo pristupačan motocikl i kao takav predstavlja zanimljivu ulaznicu u svijet na dva kotača. Naravno da uz nevelike početne troškove ide i skroman trošak registracije, a nakon toga i jednako zanemarivi troškovi eksploatacije zahvaljujući maloj potrošnji. Netko će primijetiti da za navedenu cijenu može kupiti skuter slične ili veće zapremine koji ima višu krajnju brzinu, ali tu dolazimo do mijesanja poslovičnih "baba i žaba" pa ćemo zanemariti tu dilemu u nadi da nitko neće dvojititi između custom motocikla i skutera. Pogledamo li klasu custom motocikala do 125 ccm, ne sumnjamo da postoje kvalitetniji i kompletniji modeli, ali već za pomalo neupadljivu Yamahu YBR 125 Custom valja izdvojiti kojih 4.000 kn više. Čak je i Qingqi QM125-2C skuplji tisuću kuna, a nudi manje dodat-

ne opreme od Keewaya. Krajnost u klasi je ipak Suzuki VL 125 Intruder, koji uz nesumnjivu kvalitetu i prestiž dolazi i sa cijenom od 31.750 kn, pa pored njega Superlight 125 djeluje kao dobitak na lutriji. Imamo li u vidu da ovakav motocikl sigurno neće odabrati netko kome se ne sviđa custom stil, onda je izgled velika prednost testiranog Keeway motocikla. Bogata oprema znači da razni neizbježni pothvati doradivanja i ukrašavanja mogu sačekati, pa je to još jedan plus za Superlight. Neosporno je da ovjes i kočnice ostavljaju mjesta poboljšanjima, ali isto tako je jasno da s obzirom na malu cijenu nedostatke možemo ili zanemariti ili ih jednostavno otkloniti. Ljubitelji custom motocikala koji nemaju pretjerane motociklističke ambicije, ali svakako žele doživjeti nezaobilazni vjetar u kosi, uz vrlo skroman budžet to mogu i postići, baš zahvaljujući Keeway Superlight 125. ■



(1) Spremnik goriva nosi simbol antičke kacige koja se ne uklapa baš najbolje u sliku custom motocikla (2) Umjesto klasičnih oslonaca za noge vozač na rasplaganju ima podnice (3) Prednja kočnica jedna je od slabijih točaka cijelog motocikla (4) Iako raspolaže sa tek 125 ccm, Superlight ponosno nosi dva koso odrezana ispušna topa (5) Jednostavna čelična vilica sa dva pretvrda amortizera ne nudi isušve udobnosti