

DANI GROMA

Zanimljiv cruiser malog obujma i kineskog porijekla kompletan je motocikl izrađen po uzoru na veliku američku braću koji i slavni Tom Cruise vozi u svojim filmovima

» **Tekst** Danijel Puljek » **Foto** Vanda Kljajo
» **Na test ustupio** Keeway Motor Hrvatska

SVE JE NEKAKO NEPRIMJETNO PRELO iz zelenih u žuto-smeđe tonove, a otpalo lišće prekrivalo je kolnik kojim smo vozili. Jesenska je idila našoj laganoj vožnji dala ono nešto, a pritom smo se osjećali vrlo slično sceni iz filma Dani groma. Baš kao Tom Cruise i Nicole Kidman tada, i mi smo uživali u toplom jesenskom danu na zanimljivom cruiseru neobičnog porijekla - keewayu supershadowu 250. Iako ga ime opisuje kao sjenku, jedine sjenke na njemu bile su krošnje drveća što ih je slabašno sunce isrcitalo na cesti kojom smo prolazili, jer inače je supershadow nešto sasvim drugo - motocikl koji obiluje sjajnim kromiranim dijelovima i ima figuru pravog američkog bobera.

Naime, supershadow je - osim drugog modela landcruisera 250 - jedan od najvećih modela u Keewayovoj ponudi, a po građi odskae od većinom skuteraškog programa i prije svega je namijenjen mladim vozačima i svima koji tragaju za pouzdanim i jeftinim prijevoznim sredstvom. Isto tako, pravi je izbor svima koji nisu spremni potrošiti cijelo bogatstvo za dva kotača, no ipak žele cruiser u svojoj garaži. U skladu s namjenom, taj dopadljivi model zasnovan je na zraku hladnom dvocilindarskom V-agregatu što neodoljivo podsjeća na Yamahin s modela virago 250, a i vrlo vjerojatno vuku iste korijene.

Motor razvija snagu od 18 KS i dovoljno je kapacitetan da 140 kg težak motocikl ubrza nešto više od 100 km/h (prema instrumentima 118 km/h). Budući da ljubitelji easy ridea ne pate na brzinu, valja samo spomenuti da je supershadowom itekako ugodno prelaziti i međugradske relacije, a vozači oboružani strpljenjem mogu krenuti i dalje. Tako se za pouzdanost na putu - osim motora - brine i robusna jednostavna mehanika te ovjes koji čini velika teleskopska vilica s dugim hodom sprijeda i dva amortizera straga. Upravo taj dio mehanike može biti polazna točka naših dojmova s testnih vožnji.

Poslije razgledavanja i vrlo pozitivnih dojmova o završnoj obradi i kvaliteti laka, a posebice kvaliteti kromiranih dijelova, nametnuo nam se zaključak da je supershadow zasigurno jedan od bolje izrađenih motocikala, i to osobito uzmemo li porijeklo u obzir. Primjedbi gotovo da nema, a sve što je odrađeno robusnije odrađeno je s namjerom, a ne zato što nije moglo biti bolje. Tako je, primjerice, posebna pažnja posvećena kotačima od lakog lijeva koji su dizajnirani da bi cruiser bio

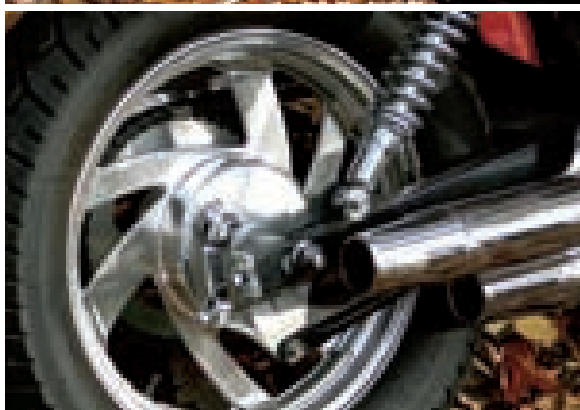
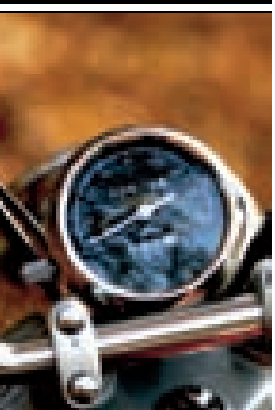
Istinski easy ride -
jesenska idila i
sjajni cruiser cijelu
su ekipu podsjetili
na Nicole Kidman i
Toma Cruisea u
filmu Dani groma





Uska i visoka silueta bogata kromom podsjeća na američke bobere, a motor na Yamahin model virago 250

Jednostavan analogni instrument orubljen je kromom i nadopunjen kontrolnim lampicama, a straga bubanj kočnica djeluje unutar lijepo dizajniranog kotača



TEHNIKI PODACI

■ **Motor** Dvocilindarski četverotaktni zrakom hlađeni V, dva ventila po cilindru, rasplinjač, višestruka spojka u uljnoj kupelji pokretana mehanički, elektronsko paljenje, akumulator 12 V/9Ah
 Promjer i hod 49 x 66 mm
 Obujam 248 ccm
Snaga 18 KS (13,2 kW) pri 8000 o/min
Okretni moment 16 Nm pri 6000 o/min
 ■ **Okvir i ovjes** »elastični ojevasti, sprijeda teleskopska vilica, straga dvostruki amortizeri
 ■ **Kočnice** sprijeda disk, straga bubanj

■ **Kotači i gume** aluminij-gus, 3x18, 4x15 3x18, 130/90-15

■ **Masa i dimenzije** Međuosovinski razmak 1540 mm, udaljenost od tla 165 mm, masa 140 kg, najviša brzina 115 km/h, obujam spremnika devet litara

■ **Boja** crvena, plava, crna

■ **Garancija** dvije godine

■ **Cijena** 19.990 kuna

što dojmliivji. Sjedenjem na niže postavljeno, dovoljno široko i dobro tapecirano sjedalo vozač prosječne visine primjećuje da visoko postavljene upravljač izvrsno stoji u rukama, a da su - premda mu se na prvi pogled nije tako činilo - još viši kromirani retrovizori sasvim iskoristivi.

Iako bi radi boljeg osjećaja za prednji kraj motocikla godio nešto širi upravljač, za gradsku je gužvu to svakako bolje rješenje, kao i niže sjedalo koje pruža dobar oslonac u vožnji kreni-stani. Također, riječi pohvale idu i na račun vrlo meke polugice spojke koja će početnicima olakšati učestalo mijenjanje brzina u gradu. Tako su - da bi položaj u vožnji bio u skladu s izgledom, odnosno cruiserski - oslonci nogu pomaknuti naprijed, i sada su na pravom mjestu, no zato poluge mjenjača brzina i stražnje kočnice nisu.

Dok se polugom mekog mjenjača brzina - koji ima nešto duži hod - još i može manipulirati nogom oslonjenom na oslonac, polugu kočnice se - zahvaljujući njenom visokom položaju - ne može tako pritisnuti. Ako vozač pri kočenju stražnjom kočnicom želi postići veći intenzitet kočenja, osobito tad mora nogu podići s oslonca i prisloniti na papučicu poluge kočnice, što smanjuje sigurnost u vožnji pa nema dvojbi da je to dio ergonomije na kojem bi se trebalo poraditi. Dok vozač uživa u komforu, suvozač je zbog uske siluete stražnjeg dijela motocikla osuđen na usko sjedalo koje na dužim relacijama toliko umara da ni naslonjač straga nije baš neka pomoć. Stoga je - uzmemo li u obzir obujam i snagu motora - supershadow ipak prikladniji za jednu osobu, i to na dužem putu.

Kad je već o putu riječ, poslije podosta prevaljenih kilometara po magistrali možemo ustvrditi da supershadow - s obzirom na konstrukciju - putanje prati uzorno, a lelujanje na višim brzinama nije osobito izraženo. No, dojam su pokvarili pretvrđi amortizeri straga i meka vilica sprijeda koji lako dođu u disharmoniju kada se, primjerice, promjena pravca dogodi na nekoj povećoj neravnini. Štoviše, tada se motocikl uznemiri nešto više negoli je potrebno, a vozačeva stražnjica nepotrebno tpi. To ne ugrožava sigurnost vožnje, no zbog čvrstog čeličnog okvira neznatnim bi se korekcijama ovjesa nedvojbeno postigli pozitivni pomaci. Što se kočnica tiče, i prednji disk i stražnji bubanj više su nego dovoljni da zaustave motocikl. No, obje čeznu za boljim doziranjem, i to ponajprije prednja koja pri dostizanju punog učinka u trenu sabija meku prednju vilicu, pa propadanje prednjeg kraja smanjuje komfor u vožnji.

Motor, premda se ne vrti osobito živahno, i ne proizvodi gromoglasne zvukove kao velika V-braća, snagu proizvodi linearno te zaista malo troši, pa zaslužuje sve pohvale. Opremljen ručnim čokom i po hladnijem vremenu pali na zub, ali se teže grije, pa je potrebno nešto dulje voziti s čokom. Kada je zagrijan, motor vuče dobro i sa svojih 16 Nm okretnog momenta pri 6000 o/min dovoljno je elastičan pa ne zahtijeva pretjerano korištenje poluge mjenjača.

Također, vibracije se na okvir prenose minimalno, što smatramo dodatnim plusom. U vožnji udvoje pri višim brzinama primjetan je nedostatak snage, ali zato potrošnja - neovisno o režimu rada - ne prelazi prihvatljive četiri litre na 100 km. Dapače, sa spremnikom obujma devet litara autonomija je pri prosječnoj potrošnji od 3,5 litara gotovo 300 km, pa vas u laganoj vožnji česta stajanja - a neće ometati, a u gradu možete voziti danima.

Posljednji adut u rukavu tog malog cruisera svakako je cijena. Za 19.990 kuna dobivate pravi motocikl manjeg obujma koji je odličan za svakodnevno prometovanje po gradu. Troškovi održavanja su mu niski, a poneki tehnički nedostatak i stariju mehaniku ne treba mu zamjerati. Ipak su cruiseri motocikli koji naginju višku željeza i glomaznijim sklopovima koje su Kinezi upravo tako izradili.

Sve u svemu, supershadow svojim tehničkim karakteristikama i cijenom ima što ponuditi širokom krugu kupaca koji vjerojatno nisu ni razmišljali o kupovini tog motocikla. Dakle, imate li malo mašte i sreće da lijepa suvozačica želi provesti jesenski dan samo s vama, vožnja iz filma Dani groma na supershadowu bliže je no što mislite. ■