

# Test

## ARN 150

KEEWAY ARN 150 by som nazval strednou triedou v kompletnej ponuke motocyklov tejto značky. Je zaujímavý dizajnom, výkonom, jazdnými vlastnosťami i samotným výrobcom. Určený je vďaka výkonu všetkým vekovým kategóriám a bolo by dobre, aby ten, kto bude ARN-ko riadiť už mal za sebou výcvik na jednoduchšej hocakej 50-ke.



Jedným z veľmi zaujímavých modelov je práve KEEWAY ARN 150, ktorý sme drali v redakcii od leta až do zimy, aby sme zistili, ako sa vlastne tie čínske výrobky správajú voči majiteľom a naopak. Tento skúter sme dostali nezabehnutý s počtom km: 1. Najazdili sme celkom 890 km, absolvovali sme 1 x výmenu oleja, a teraz sa radi s vami podelíme o výsledky.

Dizajn, kapoty: No tu sa Číňania nezapreli a jednoducho skopirovali skúter, ktorý sa už viac rokov do SR nedováža a to Hondu XBR-S z prvej generácie dielne KEEWAY. Tá podobnosť je tak zameniteľná, že na diaľku tieto dva modely proste nerozoznáte. Viac ako 60 % detailov je úplne rovnakých a práve vďaka tomuto je ARN stále dizajnovovo príťažlivý a atraktívny pre všetky vekové skupiny užívateľov. Veľmi pekne sú obe zadné i predné svetlo a i technicky veľmi dobre pôsobiace integrované všetky smerové svetlá. Lahôdkou sú dvojfarebné hliníkové disky kolies, dvojfarebné predné teleskopy, farebne skombinované s farbou motocykla a v prípade testovacieho modelu v žltej farbe táto kombinácia nemá chybu. Tieto farebné varianty platia i v dvoch ďalších prevedeniach – červenej a čiernej.

Kopírovaniu dizajnu je koniec: Veľmi dôležitá informácia je ale tá, že v súčasnosti má KEEWAY dizajnérske stredisko v Taliansku a kopírovanie dizajnu iných motocyklov je už v tejto dobe čistá minulosť. V tomto roku sme sa hneď o tom presvedčili na EICMA Miláno, kde KEEWAY predstavil niekoľko nových modelov, ktoré

by ste asi ťažko s niečím porovnávali. A o talianskom dizajnérskom vkuse nemožno diskutovať, v tomto sú fakt dobrí a KEEWAY urobil v tomto smere veľmi pozitívny krok v priblížení sa európskemu trhu a konkurencieschopnosti voči ostatným výrobcom motocyklov.

Ergonómia riadenia a obslužných prvkov sú úplne v norme, ako vodič som tu nenašiel nič, čo by mi vadilo, alebo sa správalo neštandardne. Budíky sú tri, analogové okrúhle s ukazovateľom rýchlostí, spotrebou paliva a diaľkového svetlometu. Ten posledný je dosť chudobný, možno do počtu a tu by sa v tejto triede skútrov pýtal už digitálny ukazovateľ napr. kilometrov, alebo času. Pri nasadnutí je cítiť trochu vyššia výška sedla, skúter má vyššiu svetlosť a to má ale i svoju výhodu a to takú, že poľahky prejdete ľahším terénom, alebo cez obrubník, bez toho, že by ste odrali spodnú kapoty. Vodič pri nasadnutí je v spodnej časti dobre chránený kapotou, je tu slušný priestor i pre vyššie postavy a nemusíte si odierať kolena pretože sú kapoty dobre vytvarované. Výhoda má opäť nevýhodu a to takú, že chyba malá predná skrinka na odkladanie drobností. Je tu ale háčik na zavesenie tašky, a tak menší nákup môžete viesť medzi kolenami, pokiaľ vám nevo-

jde do zadného kufríka, alebo do priestoru pod sedadlo. Po otvorení sedadla sa vám odokryje menší priestor pre JET prílbu. Je tu i tankovacie hrdlo nádrže a na podlahe montážny otvor s prístupom ku karburátoru. Ako veľké plus vidím kovový pevný držiak na kufrík, ktorý môže bezpečne slúžiť i ako madlo pre spolujazdca. Spolujazdec si bude pochvalovať celkom slušný priestor pre seba, nebude ale spokojný so stúpačkami, ktoré nie sú samostatné, ale tvoria ich iba končiaca plošina opory nôh jazdca.

Elektronika: Elektronika je niečo, čo v tomto prípade myslím to, čo u iných skútrov dostanete len za vysoké príplatky. Motocykel má zabudovaný alarm a diaľkový štart. V praxi to znamená, že treba mať motocykel na hlavnom stojane a už z úctyhodnej diaľky motor naštartujete a kým k nemu prídete, je už zahriaty. Pokiaľ ste v práci ako my v redakcii, alarmom ktorý pri zapínaní a vypínaní riadne zapíska ľahko odstrašíte deti, ktoré cestou zo školy vylezú na všetko, čo im stojí v ceste. Navyše priamy kľúč do zapalovania sa dá mechanicky skryť do ovládača, a tak kľúče od ARN vypadajú ako od drahšieho auta.

Podvozok: Rám je pozváraný z oceľových trúbok a veľkou výhodou 12" ráfky kolies, na ktorom sú obuté 120 vpred a 130 mm vzadu pneumatiky slušnej prínavosti a dobrého vzorku i do dažďa. Vpredu tlmia dve klasické teleskopické vidlice, vzadu jeden postranne uložený pružinový tmič. Aj pruženie je v strednej

norme pre tento skúter, plne vyhovujúcu na jazdu po komunikáciách. V prípade jazdy v ľahšom teréne idú tmiče až na doraz, ale na toto ARN-ko nie je určené. Suchá hmotnosť 105 kg je pohodlná i pre fyzicky slabších užívateľov. ARN disponuje dvomi stojanmi, pričom pri stávaní motocykla na hlavný stojan treba akosi viac cviku a sily. Bočný stojan je klasický čínsky, čím mám na mysli to, že pri preklopení motocykla sa sám schová. Pokiaľ sa od motocykla vzdalujete na dlhší čas, treba ho vždy zásadne zaparkovať na hlavný stojan, lebo si vďaka nejakému „ohmatávačovi“ môžete rýchlo nájsť skúter na zemi. Ale pozor, komu to vadí, úpravu zmeny stojanu dokáže zvládnuť každý, aj menej technicky zručný majiteľ prostou výmenou jednej skrutky.

Brzdy: Ale brzdiť, nebojte sa, pretože vpredu je hydraulická jednopiestiková brzda. Zadok obsluhuje bubnová brzda. Tu sme našli dosť nepriaznivej pomer účinku prednej a zadnej brzdy. Pokiaľ predná je viac ako ostrá, zadná zasa mierne slabá a tak sme počas testu viac krát zadnú brzdou doľadzovali kvôli rovnocennejšiemu účinku. Skončili sme na tom, že jazdec sa jednoducho musí s motocyklom viac zžiť, aby dávkovanie brzdneho účinku bolo dokonalé. Faktom je, že to ale nejde hneď.

Motor: ARN disponuje 4-taktným, vzduchom chladeným motorom o objeme 150 ccm. S výkonom 5,1 Kw (7,8 k) určite prekvapí každého, kto sa predtým vozil iba na 50-ke. Veľkú spokojnosť musíme vyjadriť, čo sa týka odozvy motora na plynovú rukoväť. Aj keď benzín obsluhuje klasický karburátor, zrýchlenie je veľmi uspokojivé a zaručuje jazdcovi plynulosť rozbehu na križovatkách a i na križovatkách do kopca ARN-ko nikoho nesklame.

V meste je rovnocenným spoločníkom pre autá, a mimo mesto pri 90-tke tiež. Výrobca určuje hodnotu maximálky 88 km/h, čo nie je pravda. Viackrát som na rovných úsekoch hravo prekročil 100-vku a táto hranica je dosiahnuteľná ako nič. Motocykel je celkovo vyvážený a i pri tejto rýchlosti si pekne drží stopu. Tu



sa dá doceniť i predná brzda, ktorej sila je v tomto prípade na mieste. Akceleráciou a stabilitou podvozku plne postačuje na triedu, do ktorej je tento skúter zaradený. Na 100 km si ARN priemerne vypýta 2,8 -3,5 l - 95 okt. benzínu, spotreba oleja prakticky žiadna.

Resumé: Opäť musíme povedať to isté, čo aj v ostatných prípadoch testov od zn. KEEWAY. Je to veľmi dobrý kompromis ceny a príslušnej kvality, v prípade ARN pomer viac ako dobrý. Budúci majiteľ si bude musieť zvyknúť na niektoré špeciality ARN, na druhej strane získa spoločníka do mesta, ale i mimomestské vzdialenosti. Dostupnosť náhradných dielcov je priaznivá vďaka základni v Maďarsku, zn. KEEWAY je už v u nás i v okolitých krajinách pomerne známa a stala sa súčasťou nášho vozového jednotepého parku. A je skolaudované. Ak s nami nesúhlasíte, alebo súhlasíte (majitelia ARN 125, 150), napíšte nám prosím do redakcie vaše priame skúsenosti, radi sa o ne podelíme s našimi čitateľmi.

Cena: 125 /150 ccm 56 900.- / 58 900.-Sk