

# SUPERLIGHT 150

SMN 08/2005

Áááá mať tak znovu šestnásť, väčšina z vás si občas určite tak povzdychne pri pohľade na bezstarostné „mláďá“. Niečo podobné ma napadlo pri pohľade na ponuku maloobjemových motocyklov, ktoré má naša mládež k dispozícii. Odhliadnuc od finančných možností, ktoré v našej spoločnosti práve panujú, tak majiteľia vodičských oprávnení na malý motocykel majú

úlohy sa vcelku úspešne zhostili motocykle čínskeho pôvodu. Práve do tejto kategórie patrí aj testovaný cruiser Keeway KW 150 Superlight.

Dnešná mládež to však vôbec nemá ľahké, ako vybrať ten správny motocykel? Na jednej strane máte extrémny v podobe atraktívneho Varadera XL125V za cca 180 000 korún, alebo opačný extrém v podobe nie



k dispozícii mimoriadne bohatú ponuku malých motocyklov. Časy Mustanga, Simsona a Babetty sú už nenávratne preč. Nenávratne preč sú aj ľudové ceny spomínanej trojice, ale to som už spomínal. Cenovo priaznivé motorky však z našich ciest nezmišli a tejto

príliš atraktívneho mopedu v cene cca 25 000 korún a medzi týmito dvomi extrémami je nepreberné množstvo skútrov, mopedov a motoriek s motormi od 50 do 125 ccm. Niekde v strede tejto „džungle“ sa nachádza Keeway KW 150 Superlight. Nepatrí síce medzi najlacne-

jšie malé motocykle, no na druhej strane v kategórii malých cruiserov je to veľmi priaznivá cena.

Testujeme predsa cruiser, takže nedá sa začať inak ako vzhľadom. Superlight sa v tomto smere nemá za čo hanbiť a dizajn vynieva vo veľmi pozitívnom duchu. Osobne ma najviac potešila určitá striedmosť konštruktérov a motocykel nie je doslova ovesňaný nepotrebnými rekvizitami, ale všetko na tomto motocykli má svoj účel. Aj teraz ešte nájdete zopár výnimiek čínskeho pôvodu, ktoré sú doslova obsypané nepotrebnými a gýčovitými doplnkami, ktoré viac kazia celkový dojem. V prípade Superlightu konštruktéri siahli po osvedčených krivkách klasického cruisera a celkom úspešne. Obľúbené kombinované širokými pneumatikami, dvojitou koncovkou výfuku a leskom chrómu dotvárajú vydatý vzhľad celého motocykla. Jednoznačne pokročila aj úroveň dielenského spracovania a nechýba množstvo detailov (plošiny namiesto stúpačiek, kovové spätné zrkadlá, atď), ktoré potešia svojou kvalitou. Nedá mi nespomenúť „extra“ výbavu, ktorá je v prípade tohto motocykla samozrejme sériovou výbavou, jemne zadymerený čelný štít vzorne plní svoju úlohu aj keď rýchlosti nie sú príliš vysoké, dvojica postranných brašien je originálne vyzdobená kovovými cvokmi a idylka nekonečných diaľok v sedle motorky je takmer úplná. Jediným nedostatkom je snáď len koženka, z ktorých sú vyrobené. Jej kvalita sa jednoducho s kožou nedá porovnať, čo sa odrazí v obmedzenej životnosti koženkových brašien.

V prípade pohonnej jednotky sa dá konštatovať nič nové pod slnkom, no na tom nič zlé nie je, skôr naopak. Vzduchom chladený jednovalec po prvýkrát uzrel svetlo sveta síce už dosť dávno, no pôvodný výrobca Honda nezvykne robiť zlé motory a platí to aj v prípade tejto licenčne vyrábanej pohonnej jednotky. Dvojica ventilov vo valci je ovládaná pomocou rozvodu OHC. Výkon motora sa na zadné koleso prenáša pomocou 5-stupňovej prevodovky. Testovaná verzia používala prevrätanú verziu motora s obje-

mom zväčšeným až na 151 ccm, čo ho viac-menej radí mimo kategóriu do 125 ccm, no verzia s objemom 125 ccm je až na spomínaný zdvihový objem motora a o niečo nižší výkon totožná s väčšou 150-ku.

Nič prevratné neukrýva ani podvozok, jednoduchý kolískový rám je pozváraný z ocelových rúrok. Predné koleso je odpružené klasickou teleskopickou vidlicou a zadné dvojicou postranne uložených tlmičov pruženia, ktoré ponúkajú možnosť nastavenia predpätia pružiny. Trochu ne-cruiserovsky pôsobí hodnota rázvoru, ktorá je len 1435 mm, no Superlight je viac útlým motocyklom ako veľkoobjemovým korábom.

Na malého Keewayu nie je zlý pohľad a tak celkom potešený sadám na útlý „čopník“. Výrobca síce neudáva výšku sedla, ale je to v poriadku a blízko na zem to budú mať aj vyložené nízke postavy. Tu by som sa rád pozastavil nad jednou „čínskou špecialitou“, ktorá sa volá samosklápací bočný stojan a má svoje miesto prakticky na všetkých jednostopých vozidlách čínskej produkcie. Bočný stojan nemá svoju pevnú polohu pri vyklopení a pokiaľ nie je zatažený, tak pružina ho jednoducho sklolí naspäť a ak sa pokúšate postaviť motocykel na stojan v sede, tak musíte ľavou nohou podpierať stojan a zároveň sa nakláňať na ľavú stranu. Ľudia s vyšším pudom sebazáchovy budú mať určite problém postaviť motocykel na bočný stojan. Sám som to rýchlo vzdal a uprednostnil som bezpečný centrálny stojan, na motocykli však chýba miesto na uchopenie a priťahnutie motorky, takže sa musíte spoľahnúť najmä na vlastnú hmotnosť na preváženie motorky. Po stlačení tlačidla štartéra motor veľmi ochotne naskočí, zvukom nijak nenadchne ale treba brať na vedomie jeho zdvihový objem a prísne predpisy v tomto smere. Výkon korešpondoval s kubickými centimetrami a nedajú sa čakať zázraky, na rýchlosti okolo 100 km/h je ho však dosť a v prímestskej premávke sa nestratíte, no pri pokuse o predbehnutie rýchlejšieho vozidla treba rátať s dostatočnou rezervou. Pri

Motorbary pro motorbary...  
**moto  
magazin**

Mesačník o všem  
pro motorkářov...

**7. ročník**

aktuality, představení,  
testy, tuning, historie,  
rarity, motokluby,  
elektronika, technika,  
motorpřirada, rozhovory,  
reportáže z podujatí  
(zrazy, šprinty, motoakce),  
motostánky, ...



maximálních rychlostech se však už projevují vo zvýšené míře vibrácie motora, který v tom čase „točí“ nepohodových cca 9000 ot./min. Nejlepší se motor cítil při rychlostech okolo 80 – 90 km/h. Na udržanie potrebnej dynamiky je nutné často radit, samotné radenie jednotlivých prevodových stupňov je bezproblémové, no trochu od veci je poloha radiacej páky voči stúpačke (plošine) a na každé preradenie je potrebné zdvihnúť nohu. Podobné sa dá povedať aj o polohe brzdenj páky, ktorá rovnako vyžadovala zdvihnúť nohu zo stúpačky. Brzdy si však poctivo plnili svoju funkciu aj keď prednej by neškodilo viac citlivosti a plynulejši nábeh účinnosti. Pri jazde sa motocykel správal neutrálne a isto, samotné za to môže aj skôr kompaktný rázvor, jednoducho konštruktéri sa správne trafili. Nepoteší skôr mäkká predná vidlica, no na druhej strane dvojica nastaviteľných tlmičov vzadu si poradí aj s väčšou záťažou. Relatívny komfort čaká aj na prípadného spolujazdca, no zamerajte sa skôr na útlejšie postavy. V zásade platí čím väčší a ťažší spolujazdec, tým menej pohodlia nájde a tým viac ovplyvní dynamiku jazdy. S jazdou je spojený aj jeden menší problém, smerovky vypínajú automaticky, čo neznie až tak špatne, no časový interval kedy sa smerovky vypnú je až príliš dlhý a protiidúci vodič automobilu si môže bližajúcu smerovku vysvetliť po svojom.

Ak vaše mladé srdce túži po pohode, lesku chrómu, nekonvenčnom životnom štýle a na veľký dvojjalec ešte nemáte potrebný vek alebo financie, tak Keeway Superlight nie je zlou voľbou. Svoje potencionálne dlhonožé obeť ohúrite drsným vzhľadom, množstvom atraktívnych doplnkov a pozvaním na nekonečný výlet (ako hovoria Česi – ve dvou se to líp táhne). Ak by dotýčajnej náhodou nevyhovovalo pozvoľné tempo jazdy ešte vždy je tu možnosť pochváliť sa novou zmyvatelnou tetovačkou, poprípade zvaliť všetko na životný štýl, ktorý je práve o tom.

Cena: 74 900,- Sk