

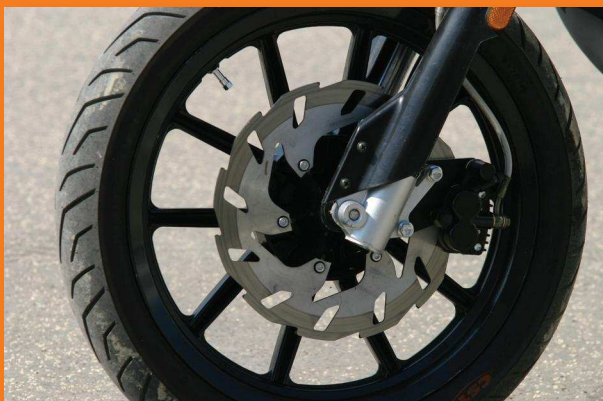
TEST KEEWAY X-RAY 50 SUPERMOTO

Text: M. Tamáši

Foto: V. Brniak

Povinná školská výbava

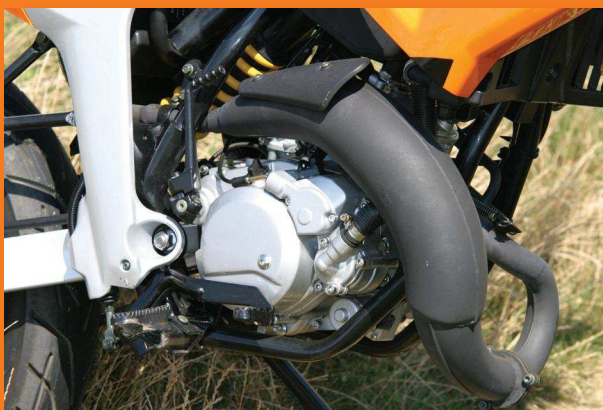
Dospievanie býva niekedy ťažké a najmä tá posledná časť vie byť komplikovaná najmä vo vzťahu k nechápajúcim dospelým a okoliu. Na druhej strane je to aj jedno z najlepších období v živote človeka, meniaci sa pohľad na svet a s tým spojená bezstarostnosť je niečím, čo sa len ťažko dá zopakovať. Medzi veci, ktoré dokážu maximálne spríjemniť túto fázu života patrí aj motorka, taký Keeway X-ray 50 Supermoto.



● Masívna predná brzda by mohla byť aj účinnejšia



● Dizajnu niet čo vyčítať, až na extra širokú nádrž



● Malý dvojtakt je najväčším prevkapaním a výkonom určite nesklamal



● Zadné partie pôsobia mimoriadne efektne

Stať sa v 15-tich rokoch majiteľom motocykla je niečo ako výhra v lotérii. Váš život sa rázom zmení, medzi priateľmi ste zrazu oveľa populárnejší, zvýšený záujem opačného pohlavia je priam do neba volajúci, jednoducho na spoločenskom rebríčku idete nezadržateľne nahor. Žiaľ žijeme v dobe, keď pre väčšinu rodičov nie je jednoduché zabezpečiť svojej ratolesti takýto spoločenský úspech a nie každý sa môže stať majiteľom najnovších a najdrahších modelov, aj preto sú tu cenovo prijateľnejšie alternatívy akou je aj čínska značka Keeway.

Druhá fáza

O čínskych výrobkoch a ich vzhľade a kvalite toho bolo popísané už neúrekom, a preto nemá zmysel opakovať sa, no jedno im uprieť nemôžete a to viditeľné napredovanie smerom k lepším a postupne aj drahším modelom. V posledných 2-3 rokoch skončilo bezhlavé kopírovanie zo strany čínskych výrobcov a v ich slovníku sa objavuje nový výraz – „vlastný dizajn“. Toto v Európe bežné slovné spojenie badať aj na X-rayi, ktorý na prvý pohľad pôsobí veľmi vydatým dojmom. Po stránke vzhľadu určite spĺňa parametre moderného supermota a v spoločnosti priateľov na drahších strojoch sa rozhodne nebudete cítiť ako chudobný príbuzný. Odlievané ráfy kolies obuté v nízko profilových pneumatikách, vysoké zdvihy pruženia, koncovka výfuku ústiaca pod sedlom a strih súťažného endura, jednoducho správne supermoto. Čire sklá smeroviek alebo LED-žiarovky v zadnom svetle sú samozrejmosťou a potešia aj plastové kryty rukovätí. Samozrejme sú tu aj detaily, ktoré príliš nepotešia, no nie je ich tak veľa. Striekané plasty svojou kvalitou nijak neohromia, rovnako ako nepríliš atraktívny prístrojový panel. Zadná rozeta a mohutný predný kotúč napriek zaujímavým tvarom stále pôsobia ako kus neopracovaného železa. Nie príliš vydatým technickým riešením je aj široká nádrž, no to sa prejaví až pri jazde.

Z technického hľadiska však môžeme tento motocykel považovať za bežný štandard, aký nájdeme napríklad aj u európskej či japonskej konkurencie. V kolískovom ráme pozváranom z oceľových rúrok je uložený kvapalinou chladený dvojtaktný jednovalec o objeme 49 cm³, ktorý ponúka viac ako 6 koní pri 8 500 otáčkach. Podvozok tvorí predná vidlica typu upside down a zadný centrálne uchytený tlmič pruženia. V tomto prípade neočakávajte žiadne

technické zázraky všetko je jednoduché, no na druhej strane plne funkčné.

50-ky žijú!

Pohľad na X-rayu je veľmi príjemný a okrem atraktívneho dizajnu potešia aj dospelé rozmery tohto motocykla a dvaja „nástroční“ tu určite nájdú dostatok miesta na presuny v meste aj mimo neho. Skôr nastáva problém, že ak sa v prípade jazdca puberta trochu oneskorila a ešte nevyrástol z detských nohavíc, tak veľkosť Keewayu mu môže spôsobiť problémy. Dalo by sa povedať, že rozmermi preskočil kubatúru. Faktom však zostáva, že je to len 50-ka určená pre držiteľov vodičských oprávnení skupiny AM (od 15. rokov). Po rokoch strávených najmä v sedlách veľkých štvortaktov bola pre mňa dvojtaktná 50-ka dosť veľkým dôvodom na obavy, no ako sa ukázalo boli to úplne zbytočné obavy. Prvé metre v sedle spojené s radením pri prvom náznaku vyšších otáčok boli samozrejme spojené s problémami, pretože po preradení otáčky okamžite padli a pokiaľ sa motor opäť pozviechal, tak to trvalo. Chcelo to zmeniť prístup k malému motoru. Plynovú rukoväť otačam prakticky až na maximum a dávam veci do pohybu. V tejto polohe už plynová rukoväť zostáva a až na malé pootočenie pri radení sa motor pod hranicu 7 000 otáčok prakticky nedostáva. Všetkých šiest prevodových stupňov je v neustálej permanencii a ľavá noha si vôbec neodpočinie. Mal som chvíľami aj obavy, predsa je to len čínsky motor a záťaž kladená na prevodovku v takomto režime jazdy je už dosť vysoká, a čakal som kedy sa ozve nepríjemné zaškrípánie, no prevodovka ani raz nezaprotestovala, práve naopak mal som pocit, že jej drsnejšie zaobchádzanie vyhovuje. Odmenu za túto zvýšenú aktivitu je oveľa živší motor a podstatne viac zábavy, ktorú si užijete v sedle motocykla. Stúpania alebo terén prestanú byť problémom. Predpísaná maximálna rýchlosť (45 km/h) je hračkou a dokonca sa mi ju podarilo dosť výrazne prekročiť. Viem, že by sa to na verejnosti nemalo spomínať, no keby niečo tak to nemáte odo mňa a obiehaní vodiči ani nemali potuchy, že je to len 50-ka. Toto „šantenie“ prinieslo aj svoje neželané ovocie v podobe straty uzáveru prídavnej olejovej nádrže, čo som žiaľ zistil až príliš neskoro, našťastie olejové škrvny na nohaviciach a bunde sa celkom dobre vyprali. Podvozok spĺňa svoju úlohu obrátneho motocykla celkom dobre, aj keď za kvalitami motora trochu zaostával. Pri bežnom



● **Pristrojový panel vyzerá trochu spartánsky**

jazdení to ani nepostrehnete, no agresívne jazdenie odhalí zopár slabín tohto supermota. Pri športovej jazde mi neustále prekážala široká nádrž, ktorá je pre malú 50-ku absolútne neopodstatnená a bráni vám v pohybe a prenese ťažiska na predné koleso v ostrých

zákrutách. Predná vidlica napriek tomu, že vyzerá dobre, plynulosťou chodu zaostáva za konkurenciou, podobne aj masívny predný kotúč by vzhľadom na svoje rozmery mohol ponúkať aj väčší účinok. Na dosiahnutie maximálneho účinku je potrebné poriadne zatiahnuť

za páčku. Treba spomenúť aj sériové obutie, na ktorom možno najazdíte veľa kilometrov, no tvrdá zmes až príliš ľahko dostane koleso do šmyku. Po zjazdení vrchnej vrstvy pneumatiky by sa to však malo zlepšiť, testovaný motocykel spolu s pneumatikami bol prakticky úplne nový, čo mohlo ovplyvniť správanie sa pneumatik.

Záver

V slovníku modernej mládeže dominujú výrazy ako rýchly, agresívny, štýlový... Keeway X-ray 50 Supermoto do týchto fráz veľmi dobre zapadá. Na ambiciózných mladíkov čaká štýlové supermoto, ktoré si to v danej objemovej triede môže rozdať s kýmkoľvek. Malý dvojtáct je presne taký, aký by mal byť a v maximálnych otáčkach je pekne jedovatý. Samozrejme je tu pár vecí, ktoré by vám mohli vadieť, ale za danú cenu rozhodne nebudete sklamaní.



Keeway X-ray 50 Supermoto

MOTOR	
Typ:	kvapalinou chladený dvojtáctný jednovalec
Vrtanie x zdvih:	40,25 x 39 mm
Zdvihový objem:	49 ccm
Kompresný pomer:	7,0 : 1
Max. výkon:	6,3 k pri 8 500 ot./min
Max. krútiaci moment:	5,6 Nm 7 000 ot./min
Príprava zmesi:	karburátor
Zapalovanie:	bezkontaktné CDI
Štartovanie:	elektrické / nožné
Prevodovka:	6-stupňová
Sekundárny prevod:	retaz
PODVOZOK	
Rám:	priestorový pozváraný z ocelových rúrok
Rozmery (D x Š x V):	2 035 x 910 x 1 230 / 2 035 x 910 x 1 230 mm
Rázvor:	1 380 mm
Výška sedla:	výrobca neudáva
Objem palivovej nádrže:	10 l
Pneu: vpredu:	100/80-17 / 4,10-18
	130/80-17 / 4,10-18
Pruženie: vpredu:	teleskopická vidlica typu upside down
	vzadu: centrálne uložený tlmič pruženia
Brzdy: vpredu:	kotúčová
	vzadu: kotúčová
Hmotnosť:	86 kg
Cena:	64 900, Sk

Motocykel na test zapožičal: GVP Moto s. r. o., Komárno

VYUŽITELNOSŤ	min.				max.			
	Bežná jazda							
Mesto								
Šport								
Turistika								
Okruh								

+ - jedovatý motor, dizajn

- široká nádrž, predná brzda, predná vidlica

www.keewaymotor.sk
info@keewaymotor.sk



Skútre:

HURRICANE 50	29.900,- Sk
FLASH 50	31.900,- Sk
FOCUS 50	39.900,- Sk
FOCUS 125	45.900,- Sk
MATRIX 50	44.900,- Sk
MATRIX 125	48.900,- Sk
ARN 125	49.900,- Sk

Motocykle:

SPEED 125	49.900,- Sk
SUPERLIGHT 125	56.900,- Sk
X-RAY 50 SUPERMOTO	64.900,- Sk
X-RAY 50 ENDURO	66.900,- Sk
SUPERSHADOW	86.900,- Sk
CRUISER	99.900,- Sk

ATV - štvorkolky:

ATV100	46.900,- Sk
ATV250 bez EEC	83.900,- Sk
ATV250 DRAGON bez EEC	94.900,- Sk



O aktuálnej ponuke akčných modelov sa informujte na www.keewaymotor.sk, alebo u svojich predajcov.



Výhradný dovozca pre Slovensko: GVP MOTO s.r.o., P. O. BOX 124, ul. K. Thalyho č.18, Komárno, tel.: 035/771 20 85, fax: 035/771 20 86, e-mail: info@keewaymotor.sk