

Kada smo ga prvi puta ugledali na fotografijama, pomislili smo da je Flash osjetno veći nego što to u naravi jest. Zanimljiv i privlačan dizajn odlično bi pristajao nekom većem skuteru s modernijim pogonom, dok ovom kompaktnom modelu jednostavne pogonske grupe tek pribavlja pokoji plus

Ubrzanja s mjesta nisu impresivna, ali čim prijeđe metar do dva, skuter živne, pa tečno ubrzava do 50 km/h

C I J E N A  
8.590 KRN

# Veliki dizajn za maleni skuter

Na statičnoj fotografiji Flash djeluje kao znatno veći skuter, prije svega zbog kvalitetnog dizajna

PIŠE I SNIMA: MARKO GUZINA

**Jaka karta na mali ulog**

**M**edu (blago rečeno) morem proizvođača iz Kine i sličnih zemalja jedan od onih koji se ističe je svakako i Keeway. Osim što stalno pokušavaju ponuditi više te unaprijediti svoje proizvode, svakako nas veseli što njihovi modeli ne koriste Europljanima strane alfanumeričke oznake, već imaju vlastita imena uz uobičajenu oznaku zapremine. Naravno, tu je i sama činjenica da je stvoren "brand" čije ime nam je moguće izgovoriti i ne asocira nas na kojekakve više ili manje neprikladne stvari. Upravo u duhu tog prilagođavanja europskom tržištu, u koje se i mi - ako nikako drugačije, onda zemljopisno - ubrajamo dolazi nam skuter pod imenom Flash 50. Dok tehnički ne predstavlja revoluciju i ne koristi naprednu tehniku koja bi zaslužila zasebni članak, uz prihvatljivu cijenu nudi nam izniman dizajn te iznenađujuće dobru završnu obradu.

Prije nego krenemo u detaljno razlaganje ovog skutera moramo pohvaliti njegove dizajnere, koji su stvorili dopadljivu cjelinu sportsko-elegantnog izgleda. Kako ste mogli primijetiti u podnaslovu, Flash 50 na fotografijama ostavlja dojam većeg skutera, prije svega zbog već pohvaljenog izgleda. Istina je drugačija, što će reći da je ovaj Keeway zapravo vrlo mali, odnosno spada u klasu kompaktnih skutera. To ipak ne znači da mu nedostaje šarma, iako uživo više upada u oko svojim malenim dimenzijama nego doradenim izgledom. I tako, pomalo u neskladu s očekivanjima, Flash je privlačan, a takvim ga čine moderne oštre linije, koje ni u kojem trenutku ne prelaze granice dobrog ukusa. Zašiljeni prednji kraj osigurava dozu agresivnosti, a jedna linija se pruža od spomenute špice sve do vrha plastične oplate upravljača, čime pokazuje odlučnost. Kasnije ćemo vidjeti da tehnika ne podupire taj dojam, ali sada još nismo gotovi s pohvalama na račun izgleda.



Sjedalo nije prostrano, što ne čudi, ali bi nas radovalo da je ipak nešto mekše. Pogotovo tu mislimo na rubove, koji smetaju kada se spuste noge



Bilo da ga gledate srijeda ili straga, Flash ostavlja dojam promišljene cjeline

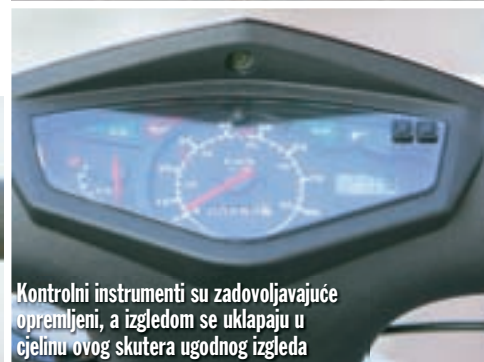
Prednje svjetlo se savršeno uklapa u izgled oplata i niti na trenutak ne djeluje kao nešto naknadno dodano, a dva reflektora su ispod jedne prozirne leće smješteni trendovski, jedan iznad drugoga. Vrhunskom dojmu prednjeg kraja svoj obol nesumnjivo daje i kombinacija sjajno crnih i mat elemenata, koji nas podsjećaju na temeljito razrađen dizajn viđen kod BMW motocikala posljednjih generacija, što svakako služi na čast tvorcima ovog skutera. Iako će neki reći da su pokazivači smjera sa žutim lećama 'demode', vjerujemo da ovi žuti primjerci odlično pristaju Flashu, tim više što prozirne leće danas koristi gotovo svako vozilo. Vozač će imati prilike gledati u jednostavne instrumente, kojima nikako ne bismo pridali epitet jeftinog izgleda, što bi bilo za očekivati kod ovako pristupačnog skutera. Pregledni brzinomjer je glavni instrument, a tu su još pokazivač količine goriva, brojač kilometara te vrlo praktični sat, koji na mnogim skuterima nedostaje. Četiri kontrolne žaruljice su dovoljno velike i lako vidljive u svim uvjetima, pa na račun instrumenata možemo izreći samo pohvale. Prekidači na upravljaču ipak jasno govore o porijeklu jer su gotovo identični kao i na svakom drugom skuteru iz Kine, ali pouzdano obavljaju svoju jednostavnu zadaću, pa ih nećemo kuditi. Ispod upravljača se nalazi lijepo uklopljena kontaktna bravica, pored koje je uvijek praktična kukica za vrećice, dok je spremnik goriva postavljen u tunelu na podnici. Za svaku pohvalu je završna obrada, kao i spojevi plastičnih sklopova izvedeni zavidnom preciznošću. Sjedalo

je oblikovano istim odlučnim potezima kao i ostatak skutera, a ugodno nas je iznenadio prostor pod sjedalom pravilnog oblika. Iako nismo isprobali, vjerujemo da je u njega moguće pospremiti i integralnu kacigu, što je zaista pozitivna odlika. Bočne oplate prate linije skutera, a i tu je prisutna sjajno-mat kombinacija, dok stražnji kraj završava sivim nosačem prtljage, na kojem se nalazi rukohvat za suvozača, a ispod kojeg se smjestilo dopadljivo stražnje svjetlo. Dok smo još na pohvalama, svoj dio zaslužuje i izgled pogonskog agregata, koji ne narušava opći dojam skutera, a isto vrijedi i za pokrov ispušnog sustava s desne strane.

### Očekivano jednostavno

U međuosovinskom razmaku od 1.170 mm smjestio se zaista kompaktni skuter koji nas je možda pozitivno iznenadio izgledom, ali tehnološki su iznenađenja posve izostala, što je sasvim opravdano s obzirom na porijeklo i cijenu. U trenutku kada se svi pomalo okreću ekološki prihvatljivijim i štedljivijim četverotaktnim agregatima, Keeway u svoje proizvode i dalje ugrađuje dvotaktne agregate. Ova provjerena tehnologija znači da ćete vjerojatno imati manje

troškova održavanja, ali isto tako da će valjati izdvojiti nešto više za gorivo te obvezatno ulje za dvotaktne agregate. Kompaktni jednocilindraš je hlađen prisilnom strujom zraka, a gorivu smjesu za njegovih 49,3 kubičnih centimetara radne zapremine priprema rasplinjač. Naravno, tu je i automatska miješalica za ulje, što znači da u zasebni spremnik u prostoru pod sjedalom valja uliti tu značajnu tekućinu te da će vas na nedostatak iste u spremniku upozoriti kontrolna lampica. Paljenje gorive smjese je elektronsko, što u posljednjih 20 godina ne predstavlja modernu, već prije svega pouzdanu tehnologiju. Deklarirana je snaga od 2,4 konjske snage pri 4,750 okretaja što nam se čini realnim, dok posve u skladu sa očekivanjima ista nalazi put do stražnjeg kotača preko automatske centrifugalne spojke i CVT mjenjača. Komponente ovjesa spadaju u konfekciju, pa je tako srijeda prisutna klasična teleskopska vilica, dok je straga agregat, odnosno pogonska grupa, ovješeni element, a njezino gibanje kontrolira jedan amortizer. Kralježnica skutera je, kako i priliči, čelični cjevasti okvir u kojem si je mjesto našao i spremnik goriva zapremine 4,8 litara, što bi trebalo dosta-



Kontrolni instrumenti su zadovoljavajuće opremljeni, a izgledom se uklapaju u cjelinu ovog skutera ugodnog izgleda



▲ Spojevi plastičnih dijelova su zavidne kvalitete, a tu je i oprema poput bočnog oslonca



Iako bismo od malenog promjera kotača i jednako skromnog međuosovinskog razmaka očekivali pojavu nestabilnosti, Flash 50 možemo ocijeniti kao vrlo agiln, ali i iznenađujuće stabilan

jati za nekoliko dana gradske vožnje. Težina skutera iznosi 83 kilograma, što će se možda učiniti popriličnim u usporedbi sa snagom agregata, ali zapravo odgovara srednjoj vrijednosti klase. Kočnice koje su našle radno mjesto na ovom skuteru sačinjava jedan disk sprijeda te bubanj straga, što također ne odskače od ostalih modela u klasi, a kasnije ćemo vidjeti da posve zadovoljava u primjeni. Zanimljivo je da sportski aluminijski naplatci na sebi nose gume dimenzija 100/60-12 sprijeda i straga, a nama se učinilo da bi spomenute gume ipak mogle imati nešto deblji profil.

### Ugodno s korisnim

Nakon što smo ustanovili da je lijep i tehnološki provjeren, došao je red da Flash 50 isprobamo u okruženju kojem je i namijenjen, a to znači na gradskim prometnicama. Prvi dojam kada smo na njega sjeli može se rezimirati kao: malo prostora, tvrdo sjedalo i mekan ovjes. Pokušali smo otkriti što od toga zaista stoji, a što možemo otpisati kao "halo efekt". Kako je zimsko vrijeme neumoljivo, dobro smo se "zabundali" i krenuli na vožnju. Agregat je upalio lako i pored temperature koja je bila s donje strane

ništice, dok smo odmah potvrdili prvi dojam o tvrdom sjedalu. Kada se noge spuste na pod, oštri bridovi sjedala pomalo žuljaju, no u vožnji to nije toliko naglašeno, pa se sjedalo čini čak i udobnim. Drugi problem koji smo prepoznali pri prvom kočenju jest skliska presvlaka sjedala. Samo kočenje neće toliko predstavljati problem, ali kada pri kočenju naidete na neravninu, pomak prema naprijed je gotovo neizbježan. U kontekstu kočenja možemo pohvaliti kočnice, koje na papiru ne djeluju impresivno, ali

su u primjeni odlične. Pored zadovoljavajuće snage prednjeg diska kojeg odlično nadopunjava bubanj kočnica tu je i iznenađujuće dobra mogućnost doziranja. Ipak, moramo prigovoriti udaljenosti poluga kočnica, koje nije moguće podešavati, što je u redu, ali su prilično odmaknute od ručki upravljača, što bi moglo predstavljati problem vozačima kraćih prstiju. Ako smo prije mislili da je ovjes mekan, prevarili smo se, jer u vožnji iznenađujuće dobro upija neravnine, ali ne kompromitira upravljivost skutera.

Sve u svemu, Flash 50 je iznimno okretna, a makar smo bili skeptični prema stabilnosti, ona se pokazala više nego prihvatljivom. Dok je nerijetko slučaj da ovako kompaktni skuteri malih kotača budu okretni u tolikoj mjeri da postanu nepredvidljivi, Flash se pokazao kao upravljiv i vrijedan povjerenja. Naravno, treba napomenuti da ga u zimskim uvjetima nismo niti pokušavali dovesti do krajnjih granica, no ono što smo vidjeli ugodno nas je iznenadilo. Ipak, nije sve u pohvalama za maleni Flash,



Iako jedan po jedan disk i jedan bubanj ne slute na savršenstvo, kočnice na Flashu su se pokazale posve doruslima zadatku, pa čak i bolje od toga



Iako tehnološki arhaična, a po snazi vrlo umjerena, pogonska grupa je lijepo oblikovana, pa ne kvari vizualni dojam skutera

S obzirom da od skutera ovako sitne građe ne možemo ni očekivati više, ne čudi što je smještaj vozača pomalo skučen



jer nam se njegov dvotaktni agregat učinio nejakim i pomalo anemičnim. Nakon pokretanja mu je trebalo nekoliko trenutaka da proradi punim plućima, kako i priliči jednom "dvotaktašu", ali i kada se zagrijao, više nas je asociirao na okorjelog pušača nego kakvog sportaša. Ne samo radi simpatičnog dvotaktnog dima koji se vijorio iz ispušnog sustava, već i radi općeg nedostatka snage. Kretanje s mjesta je u najmanju ruku neimpressivno, ali dojam se popravlja nakon par metara, kada mjenjač i agregat prorade nešto bolje. Tada slijedi tečno ubrzanje do 50 km/h, da bi uz dovoljno prostora Flash "uhvatio" cijelih 65 km/h. Pri takvim brzinama agregat poprilično buči, što nije slučaj do 50 km/h, a na podnici se pojavljuju pomalo neugodne vibracije, koje, začudo, nisu prisutne na sjedalu ili upravljaču. Spomenimo još da zbog malenih dimenzija Flash ne nudi posebno dobru zaštitu vozača, pa će vam tako biti hladno i za koljena jer uska prednja oplata ipak ne može učiniti puno protiv hladnog zimskog zraka.

### Različit među istima

Ne bi bilo pošteno izjaviti, čak i kada bismo to htjeli, da je Keeway

Flash 50 po bilo čemu gori od konkurencije, ali zato možemo samo hvaliti njegov izgled i završnu obradu koji ga uzdižu izvan prosjeka istočnjačkih skutera. Iako je prostor za vozača skučen, odnosno, Flash ne nudi zavidnu udobnost, možemo mirne duše reći da je taj aspekt posve sukladan deminutivnim gabaritima samog skutera. Isto tako moramo dodati da je osjećaj skučenosti ponešto naglašen glatkom presvlakom sjedala, koja prilikom kočenja dozvoljava pomicanje vozača prema naprijed, zbog čega se raspoloživi prostor čini još manjim. S druge strane, tu je iznenađujuće velik prostor pod sjedalom, koji je još praktičniji zbog svog pravilnog oblika, a Flash nudi i ponešto opreme. Osim praktične vješalice za vrećice tu su i bočni oslonac te nosač prtljage dok, tipično za Keeway, kupac dobiva i sklopivi ključ, koji je ujedno daljinski upravljač za alarmni sustav. U vožnji smo očekivali više od dvotaktnog agregata, koji zapravo nije ponudio ništa više nego bi nam pružio i četverotaktni stroj iste zapremi-

ne, ali su zato ovjes i kočnice ugodno iznenadili. Dok ovjes uspješno upija neravnine te nudi više nego bismo očekivali od ovako malenog skutera, ni u kom trenutku nas nije doveo u neugodno situaciju. Okretnost, koja je urođena ovakvim prometima, kod Flasha 50 je iznimno naglašena, ali opet s dobrom mjerom, pa se ne dešava da vožnja postane napeta ili neugodna radi nestabilnosti. Na kraju možemo reći da svojim izgledom Flash nudi nešto više od konkurencije, dok pomalo zaostaje u pogledu ubrzanja, odnosno performansi. U svakom slučaju, za 8.590 kn je nemoguće kupiti novi skuter koji bi nudio više, a nakon svega možemo reći da Flash 50 nudi osjetno više od upola jeftinijih modela na tržištu. Ako je

pristupačan i praktičan skuter ono što želite ili vam treba, a ujedno biste rado vozili vizualno ugodno vozilo, vjerujemo da je Keeway Flash 50 dobar odabir. ■

### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jednocilindrični, četverotaktni
<b>Obujam:</b> 49,3 ccm
<b>Hlađenje:</b> zračno
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> rasplinjač
<b>Spojka:</b> automatska centrifugalna
<b>Mjenjač:</b> CVT
<b>Okvir:</b> čelični cijevasti
<b>Ovjes:</b> teleskopska vilica; straga agregat kao ovješeni element sa jednim amortizerom
<b>Gume:</b> prednja 100/60-12, stražnja 100/60-12
<b>Kočnice:</b> naprijed disk, straga bubanj
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 1.695, širina 685, osovinski razmak 1.170, težina 83 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 2,4 ks (1,8 kW) pri 4.750 okr/min, 3,8 Nm pri 4.500 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 4,8 l

**+** dizajn, okretnost, kočnice, završna obrada

**-** skučenost, agregat, retrovizori



Prostor pod sjedalom je iznenađujuće prostran za skuter ove klase dok praktičnosti pridonosi i njegov pravilan oblik