

# Keeway 125 Outlook

PIŠE: **BORIS METIKOŠ**  
FOTO: **MARKO GUZINA**

**J**oš od njihovog premijernog pojavljivanja na tržištu skuteri velikih kotača su postali sinonim za lako upravljiva, stabilna i vizualno vrlo elegantna vozila koja se odlikuju relativno uskim frontalnim presjekom i voznim osobinama vrlo sličnima onima na „pravim“ motociklima. Obzirom da su njihovi idejni začetnici upravo europski proizvođači, normalno je da su upravo proizvođači tvrtki sa Starog kontinenta godinama superiorno dominirali ovom klasom, dok se na većinu sličnih rješenja pristiglih iz zemlje domaćina aktualnih Olimpijskih igara nije gledalo kao na neku pretjeranu konkurenciju. Naravno, olako i ne pretjerano ozbiljno shvaćanje svega što je dolazilo s prostora najmnogobrojnijeg „koso-okog“ naroda zasluga je prvenstveno upitne kvalitete njihove manufakture, kao i korištenja zastarjelih tehničkih rješenja, što u konačnici nije mogla opravdati niti iznimno niska cijena krajnjeg proizvoda.

No, da se ovakvo shvaćanje ne može generalizirati za kompletnu kinesku industriju (ovdje se ograđujemo samo na dio koji je nama interesantan i koji se odnosi na vozila s dva kotača) od skorije prošlosti nam dokazuju pojedini dalekoistočni proizvođači koji se kvalitetom svoje ponude sve više približavaju europskim normama.

Upravo jedna od takvih ozbiljnijih i maštovitijih tvrtki na čije ime se više ne može gledati sa podsmjehom je i

**lako nije „plave“ krvi, Outlook 125 dolazi kao dostojan protivnik većini europskih proizvoda i samouvjereno ulazi u segment gradskih skutera velikih kotača zapremine 125 ccm. Modernog je dizajna, kvalitetne završne obrade i udoban, a zahvaljujući vrlo povoljnoj cijeni i bogatoj serijskoj opremi već u startu zaslužuje pridjev dobre investicije, naravno, za sve one koji ne pate od zvučnih imena i razvikanog rodoslovlja**

C I J E N A  
13.990 KRN

# Ozbiljne namjere



Elegantan i upečatljiv dizajn u potpunosti prati moderne trendove



Straznji rukohvat masivnih dimenzija ujedno služi i kao nosač straznjeg kofera

izvozni brend domicilnog Qianjianga, koji je na nama poznatim prostorima puno poznatiji pod imenom Keeway.

Nakon što se u proteklih nekoliko godina čvrsto utaborio na tržištu skutera male zapremine, Keeway se od nedavno sve više okreće i tržištu nešto kapacitetnijih i ultra modernih modela, o čemu najbolje govori i njihov trenutačno najprestižniji model Outlook 125, koji vam i donosimo u ovom testu.

### Originalni imitator

Obzirom da je Keeway vlasnik talijanskog Benellija i da posjeduje svoj dizajnerski centar u Italiji, jasno je da su njihova ostvarenja već u startu prilagođena zahtjevima europskih kupaca, a to bi im, između ostalog, trebala biti i jedna od glavnih prednosti u odnosu na druge proizvođače. Sukladno tome, ne možemo, a da se ne osvrnemo na privlačan i nadasve šarmantan izgled Outlooka 125, koji kao cjelina djeluje zaista elegantno i atraktivno, iako nas neke komponente podsjećaju na dizajnerska rješenja preuzeta sa Malagutijevog modela Password i Aprilije Sport City. No, iako je očito da Keewayev predstavnik visokih kotača svoju inspiraciju nalazi u popularnim talijanskim modelima, on ipak ima i veliki broj unikatnih rješenja koja su zaslužna i za veliku dozu originalnosti.

Sličnost sa spomenutim modelima ponajviše se odnosi na prednji kraj, na kojem se nalaze neznatno promijenjena dvostruka rasvjetna tijela, kao i orebrena prednja maska sa upečatljivim usisima za zrak. Isto tako, neke prevelike razlike nema ni kod oblika i smještaja prednjeg blatobrana, niti u izvedbi vjetrobranske maskice koja se zakreće zajedno sa upravljačem.

Unutarnja strana prednjih oplata obložena je prilično tvrdom pla-

stikom, koja pomalo kvari ukupni dojam, ali istovremeno obećava dugovječnost i otpornost na vanjska oštećenja. Kontrolni instrumenti su jednostavni i pregledni te obrubljeni srebrnim rubom, kako bi još dodatno naglasili profinjenost koja je neosporni dio svih vozila ovog usmjerenja. Uz manualni brzinomjer i pokazivač broja okretaja vozaču su na raspolaganju i pokazivači ukupnog broja prijeđenih kilometara, temperature rashladne tekućine, količine goriva u spremniku, digitalni sat te najosnovnije kontrolne žaruljice.

Ispod instrumenata pruža se već spomenuta plastična oplata, na kojoj se uz kontakt bravu nalazi i uvijek dobrodošla vješalica za vrećice, a ne smijemo zaboraviti niti praktični pretinac za sitnice ispod njih. On

se može zaključati, ali je dovoljno prostran samo za smještaj najosnovnijih dokumenata, nekoliko pisala i mobilnog telefona, ili - ako ste ljubitelj glazbe i zvuka - neke od novijih izvedbi MP4.

Nadalje, tu je podnica koja je ravna i zadovoljavajuće prostrana, kako bi vozaču omogućila uzdužno i bočno pomicanje nogu u nekoliko položaja.

Sjedalo je dobro profilirano i na naše veliko čuđenje kvalitetno predstavljeno, a samim time i udobno. Naime, na većini proizvoda kojima je zemlja porijekla ista kao i kod Keewaya uglavnom smo se susretali s previše mekanim sjedalom, koje u prvi trenutak ostavlja dojam udobnosti, da bi već nakon nekoliko kilometara popustilo pod opterećenjem vozača i postalo tvrdo i neudobno.



Markantan i dinamičan izgled prednjeg kraja zasluga je interesantno izvedenih dvostrukih svjetala i naglašenih orebrenja za usis zraka

Zahvaljujući uskoj konstrukciji ovaj skuter se izvrsno snalazi i u uvjetima zakrčenih gradskih gužvi



Isto tako, kompletno sjedalo izvedeno je po posljednjim kriterijima ergonometrije, što znači da je prednji dio nešto uži, kako bi se nogama lakše doseglo tlo, dok je stražnji dio širi, kako bi se osigurao potreban komfor u vožnji, dok je visina sjedala postavljena na 700 mm od tla.

I dio sjedala namijenjen suvozaču je dovoljno prostran, a iza njega se nalazi masivni rukohvat koji pruža dodatnu dozu sigurnosti. Suvozaču su namijenjeni i veliki oslonci za noge u obliku prostranih platformi koje se preklapanjem potpuno integriraju u bočne oplata skutera.

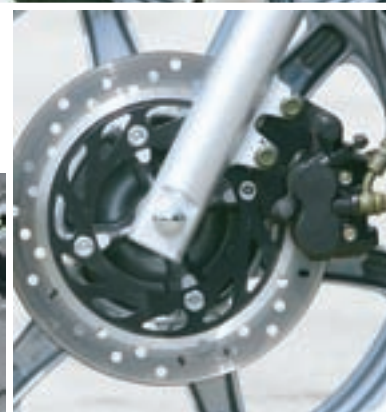
U skladu s konstrukcijskim rješenjima koja su prisutna kod gotovo svih skutera velikih kotača prostor pod sjedalom je vrlo oskudan, što znači da u njega osim najdražih dnev-



Ravna podnica osigurava dovoljno prostora za noge, a u slučaju nužde nudi i mogućnost prijevoza krupnije prtljage



Osim motorom koji se hladi tekućinom, Outlook se odlikuje i disk kočnicama na oba kotača. Najveći minus osvojio je nepraktični čep spremnika goriva



nih novina i poslovne papirologije koju ujutro morate predati šefu teško možete ugarati bilo što dugo. Prema tome, ukoliko se želite riješiti kacige u trenucima kada ste osuđeni na kretanje vlastitim nogama, preostaje vam jedino da nabavite stražnji kofer, koji je u ovom slučaju moguće dobiti bez naknadnih troškova prilikom kupovine skutera.

Osim prostora pod sjedalom nije nas se dojmio niti čep spremnika goriva, koji se manualno otvara i zatvara i pritom traži dosta veliku snagu prstiju i zgloba šake da biste ga odstranili ili vratili u početnu poziciju nakon punjenja goriva.

Nastavimo li s pregledom, najviše dolaze do izražaja skladne linije bočnih oplata, koje također imaju dodirnih točaka s talijanskim uzorima, a koje na kraju završavaju povećim stop svijetlom u kojem su smješteni i stražnji pokazivači pravca. Ne smijemo zaboraviti niti pogonsku grupu, koja vizualno čini cjelinu sa stražnjim dijelom skutera.

Baš kao i u estetici, Outlook 125 i u mehaničkom dijelu priče u potpunosti slijedi moderne smjernice svoje klase. Ovo ukratko znači da

skuter leži na 16" kotačima i gumama dimenzija 100/80-16 sprijeda te 120/80-16 straga, što ga automatski svrstava u segment srednje velikih i moderno oblikovanih skutera visokih kotača.

Zaustavljanje je povjereno prednjem disku na koji djeluju kočiona kliješta s dva klipčića, dok se straga također nalazi disk, za čije se zaustavljanje brinu kliješta s jednim klipčićem.

Prednji ovjes koristi klasičnu teleskopsku vilicu, a straga se nalazi uobičajena pogonska grupa kao ovješeni element, dok njenim gibanjem upravljaju dva amortizera podesiva u nekoliko stupnjeva prednaprežanja. Međuosovinski razmak koji određuje okvir od čeličnih cijevi iznosi 1.340 mm, spremnik goriva je kapaciteta 7,4 l, a skuter spreman za vožnju teži ukupnih 130 kilograma.

### Poželjan suputnik

Sukladno opisanim komponentama Outlook 125 bi u gradskoj vožnji trebao slovit za poželjnog suputnika, no, kad to situacija zatraži, trebao bi biti sposoban i za ležerno svladavanje kraćih prigradskih dionica, čemu pridonose udoban smještaj vozača i mali prednji vjetrobran. S obzirom na to da bi se ponekad mogao naći i na otvorenoj cesti, ali i na njegovu nešto veću težinu, trebalo je osigurati i nešto moderniji agregat, pa je tako jednocilindrični motor koji pokreće ovaj skuter opremljen vodenim hlađenjem i u primjeni se dokazao kao vrlo pouzdan proizvod.

Ukratko, zahvaljujući povrtu od 52,4 mm i hodu klipa od 57,8 mm

pogonska grupa skutera rezultira ukupnom zapreminom od 125 ccm, što je u kombinaciji sa četiri ventila i klasičnim rasplinjačem za napajanje gorivom dostatno za ukupnu snagu od 10,5 KS pri 7.500 okr/min. Okretni moment od 10,5 Nm ostvaruje se na 6.250 okr/min, a kako i priliči pravom skuteru, prijenos je riješen centrifugalnom spojkom sa CVT mjenjačem.

I dok zasebno opisane komponente možda ne izazivaju neko pretjerano oduševljenje, kao cjelina one sasvim dobro funkcioniraju i Outlook 125 čine iznimno praktičnim, ali i zabavnim vozilom.

Nakon izgleda i tehnikalija došlo je vrijeme da vam pokažemo kako

se Outlook 125 ponaša i u stvarnom životu. Prvo što vozač primijeti kada sjedne na ovaj model jesu njegove prilično velike dimenzije, koje su između ostalog zaslužne kako za komforan smještaj putnika, tako i za zavidnu razinu stabilnosti u vožnji. Ono što nas je ugodno iznenadilo je dovoljan prostor između prednjeg štita i sjedala, koji osigurava nesmetan položaj nogu vozača. Kao što smo već prije spomenuli, i podnica je dovoljno prostrana, a upravljač je postavljen na dobro odmjerenju visini, tako da ne dolazi u kontakt s koljenima, bez obzira na konstituciju vozača ili kut zakretanja. I zaštita od vjetra je zadovoljavajuća zahvaljujući maloj maskici, s koje se gotovo okomito uzdiže tamno vjetro-

Iako svojim linijama podsjeća na izvjesne europske modele, Outlook 125 ima i svoju vlastitu dozu šarma. Završna obrada je u potpunosti na nivou europske konkurencije





Osim upečatljivog dizajna aluminijski kotači promjera 16" zaslužni su i za veliku stabilnost u vožnji



#### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jednocilindrični, četverotaktni
<b>Obujam:</b> 125 ccm
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> rasplinjač
<b>Spojka:</b> automatska centrifugalna
<b>Mjenjač:</b> CVT
<b>Okvir:</b> čelični cjevasti
<b>Ovjes:</b> klasična vilica s cijevima promjera 48 mm, potpuno podesiva, hod 275 mm; dvostruki amortizeri, hod 288 mm
<b>Gume:</b> prednja 100/80-16, stražnja 120/80-16
<b>Kočnice:</b> naprijed disk i kočiona čeljust s dva klipića, straga disk i kočiona čeljust s jednim klipićem
<b>Dimenzije (u mm) i suha težina:</b> duljina 2.040, visina sjedala 700, osovinski razmak 1.340, težina 130 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 10,6 KS (7,8 kW) pri 7.500 okr/min, okretni moment 10,5 Nm pri 6.250 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 7,4 l

**+** atraktivan dizajn, cijena, visina upravljača, oslonci za noge suvozača, potrošnja

**-** bočni oslonac, čep spremnika goriva, tvrde kočnice, prostor pod sjedalom

bransko staklo štiteći tako gornji dio tijela vozača.

Tu su još i uske oplate i dobro odmjerena širina upravljača, koji ovom skuteru osiguravaju iznimno lako provlačenje kroz gradske gužve i lako nalaženje parkirnog mjesta u prenatrpanim gradskim središtima.

Baš kao i svi ostali skuteri i testni Keeway za pokretanje traži pritisak poluge kočnice, nakon čega reagira na tipku elektrostartera i pokreće motor. No, osim klasičnog načina pokretanja Outlook 125 se već u serijskoj opciji može pohvaliti i daljinskim upravljačem, kojim skuter možete pokrenuti sa pristojne udaljenosti dok još ugodno zavaljeni na terasi nekog kafića uživete u zadnjim gutljajima

popodneve kave. Ako vam ni to nije dovoljno kako biste dokazali da se ovo prometalo odlikuje mnogobrojnom skrivenom opremom koja nalikuje onoj iz auta popularnog agenta 007, tada se možete pozabaviti uključivanjem i isključivanjem alarmnog sustava kako biste skrenuli pažnju na svoje novo vozilo ili čak uplašili pokojeg radoznalog prolaznika. Kad smo već kod opreme, moramo spomenuti da je Outlook opremljen i kombinacijom centralnog i bočnog oslonca, iako ovaj zadnji ne preporučamo za pretjeranu upotrebu.

Problem bočnog oslonca je što kad se postavi u ispružen položaj ne ostaje na željenom mjestu, nego se automatski zatvara, zbog čega nekada zna dovesti i u dosta neugodnu situaciju. Naime, ako skuter niste u potpunosti oslonili na podlogu, može vam se desiti da se oslonac u zadnjem trenu preklopi, pa će skuter potpomognut silom gravitacije „zaleći“ na pod i školski odraditi komandu „atomska s desna“.

#### Opušteno i sigurno

Kao i većina drugih četverotaktnih skutera ove zapremine i Outlook 125 prilikom kretanja s mjesta na trenutak prvo oklijeva, a tek zatim odlučno kreće i tečno ubrzava sve negdje do 80 km/h. Za svaki daljnji napredak u povećanju brzine potrebna je duga i ravna dionica, kao i malo veće strpljenje vozača kako bi se doseglo maksimalna vrijednost od 92 km/h.

Kod faze ubrzanje zanimljiv je i pogled na kazaljku broja okretaja motora, koja se od početnog otvaranja komande gasa doslovno „zace-

mentira“ na 7.000 okr/min i tu ostaje sve do 80 km/h, da bi se potom usporeno podizala do maksimalnih 8.200 okr/min, koliko po instrumentima ovaj skuter razvija.

Kad smo već „zapeli“ na tehničkim karakteristikama, ne smijemo ne spomenuti kako je kod ovog modela razlika u ubrzanjima i maksimalnim performansama vrlo mala, gotovo zanemariva, bez obzira vozite li ga „solo“ ili u paru.

Na kraju još možemo reći da nas je ugodno iznenadio i nedostatak vibracija koje nerijetko muče ovakva vozila. Istina, nije da ih uopće nema, ali one su u vožnji gotovo neprimjetne i do vozača dolaze isključivo putem upravljača, a i to u malim količinama, dok stojite na semaforu.

Da bi se veliki kotači i upravljivost ovog Keewayevog skutera iskoristili na najbolji mogući način, Outlook 125 u zavoju treba voziti poput manjeg motocikla. Naime, relativno veliki promjer njegovih guma i kruti okvir razlog su nešto manjoj okretnosti, no, zato je skuter vrlo stabilan i omogućuje uvijek sigurno spuštanje u nagib. S druge strane, ovjes koji inače svoju funkciju obavlja vrlo dobro, na izraženijim oštećenjima ponekad zna podbaciti na manjim uzdužnim neravninama, što se onda reflektira nekontroliranim lelujanjem upravljača koje ni u kojem trenutku nije opasno, ali ponekad zna živcirati vozača.

Što se kočnica tiče, možemo konstatirati da im ništa ne nedostaje, iako su dosta tvrde i pružaju pomalo „tup“ osjećaj, a za agresivnije zaustavljanje zahtijevaju odlučniji stisak poluge. No, mi ne bismo bili mi kada ne bismo

tražili „dlaku u jajetu“, pa ćemo tako i ovdje iznijeti svoje mišljenje, koje će se nekima učiniti opravdanim, dok se drugi s njime ne moraju složiti.

Prema našem viđenju problem nije u kočnicama, nego u kočionim oblogama koje su previše tvrde i time bezosjećajne, odnosno, nekako „spužvaste“. To ukratko znači da je dovoljno ugraditi mekše kočione obloge kako bismo dobili agresivniju kočnicu kao i bolji „feeling“ za precizno doziranje. U svakom slučaju, uzmemo li u obzir performanse skutera, i serijski ugrađene kočione komponente su se pokazale posve adekvatnima, pogotovo ako se koriste istovremeno i s nešto većom silom.

#### Primamljiva ponuda

I na kraju, iako ne posjeduje zvučno ime i kontrolirano rodoslovlje, Keewayeva nova uzdanica u klasi skutera velikih kotača i zapremine 125 ccm ostavlja dojam konkretnog skutera visokih standarda i europskih manira.

Naravno, izvjesna poboljšanja su uvijek moguća, a mjesta za napredak ima i u pogledu prostora ispod sjedala. No, nekih značajnijih mana nema, kvalitetne je izrade, dobre završne obrade, šarmantnog i elegantnog izgleda te zadovoljavajućih performansi. Ipak, ono što će potencijalni korisnici ovog vozila još više cijeniti je njegova iznimno atraktivna cijena od 13.990 kn, koja je osjetno niža od njegovih dizajnerskih idola, za koje je potrebno izdvojiti i 10 - 15.000 kn više, dok ostaje vrlo konkurentna u odnosu na njegove puno oskudnije izvedene sunarodnjake. ■

U prostor pod sjedalom i u pretinac za prednjem štitu stanu samo najnužnije sitnice, dok je za smještaj kace potrebno posegnuti za nabavkom kofera