

Dok će futuristički dizajn svakoga dirnuti u živac, nejake će performanse ovog kineskog zmaja dobar dio populacije ostaviti ravnodušnim. Tako se uz snažne kočnice, koje su premašile naša očekivanja, kao jedan od glavnih argumenata za kupnju Keewaya ATV 250 Dragon nameće njegova cijena. Za nepune 23 tisuće kuna možete birati između praktičnije cestovne ili perverznije terenske varijante ovog četverocikla

C I J E N A
22.990 K N



Dva u jednom

Dragon 250 je najzabavniji na prašnjavom makadamu, gdje voli plesati stražnjim krajem

PIŠE: **TOMISLAV BEŠENIČ**
FOTO: **ŽELJKO PUŠČENIK**

Nemamo običaj nadugačko i naširoko raspravljati o dizajnu nekog testiranog modela, a još nam je manje navika tekst započeti terminologijom likovnog kritičara. Držimo se one da slika govori tisuću riječi i da se o ukusima ne raspravlja, barem tako dugo dok u Adidasovoj trenirci i cipelama na «špic-papak» ne krenete na koncert turbo-folka.

Ipak, Keeway ATV 250 nas je futurističkim dizajnom jednostavno prisilio da iznevjerimo svoja načela. Onima manje upućenima svakako moramo napomenuti da je Keeway kineski proizvođač koji se u potrazi za europskim kupcima svom silom nastoji otrgnuti od uvriježenih stereotipa za proizvode iz tog dijela svijeta, a to skrivanje svog geografskog porijekla između ostalog pokušava ostvariti nešto višom cijenom i modernijim dizajnom.

Izvorište Dragonove originalnosti je njegov zašiljeni prednji kraj određen dvostrukim prednjim svjetlom izvedenim u naglašenom V obliku. Nekome će se taj originalni pristup svidjeti onako, iz prve, dok će drugima, kako da to kažemo... trebati

neko vrijeme da pokušaju probaviti ovu kontradikciju. No, što god mislili o dizajnu ovog četverocikla, ne možete osporiti kako biste s njime svakako bili zamijećeni. Priznajemo i sami da nam je trebalo nekoliko dana

privikavanja prije nego smo krenuli tražiti smisao jednog ovako apstraktnog djela, no jednom kada se oko naviknulo na oštre linije prednjeg kraja, počeli smo primjećivati zgodne detalje poput prednjeg branika ili pak

zanimljive maskice na upravljaču, iza koje se skrivaju dva okrugla instrumenta kakvih se sjećamo i s modela ATV 50 EEC.

Bok i stražnji kraj četverocikla ne odstupaju previše od zadanih klasičnih formi, a zgodan je detalj da ispod stražnjeg nosača prtljage imate plitki plastični sanduk u kojem možete zaključati neke sitnice. Taj plastični sanduk je i ujedno krunski dokaz kako je cjelokupni dizajn ipak rezultat promišljanja, budući orebrenja na njegovu poklopcu jasno prate formu Keewayove značke, odnosno blago zaobljenog Citroenovog znaka zakrenutog kojih 75° udesno.

Keeway ATV 250, poznat i pod pomalo pretencioznim nadimkom Dragon, odnosno zmaj, namijenjen je ne pretjerano agresivnim korisnicima koji će većinu kilometara provoditi na cesti ili nekom prašnjavom putu. Toj asfaltnoj orijentaciji ovog četverocikla idu u prilog cestovne gume, ali i dojmovi koje smo stekli u vožnji. Doduše, dobro je znati da budući kupac može izabrati i cjenovno identičnu off-road varijantu, koja će pružiti nešto veću prohodnost kada tvrdi asfalt zamijeni raskvašeno tlo. No, nemojmo si lagati - off-road varijanta



Ploča s instrumentima sastoji se od digitalnog brzinomjera i pokazivača razine goriva, te niza kontrolnih žaruljica



Tekućinom hlađeni jednocilindrični agregat zapremine 249 ccm trebao bi pružati nešto bolje performanse

Bez obzira na to da li se odlučite za terensku ili cestovnu varijantu, za Keeway ATV 250 Dragon ćete trebati izdvojiti samo 22.900 kuna



U mali plastični spremnik smješten ispod stražnjeg nosača prtljage možete na sigurno spremići nešto prtljage

zapravo je tehnički u dlaku identična originalnom cestovnom modelu.

Mi smo na testu imali oba modela, s time da su s off-road varijante bili dodatno poskidani neki za terensku vožnju «suvišni» dijelovi poput retrovizora, ploče s instrumentima i stražnjeg nosača prtljage. Nije to donijelo neku značajnu uštedu u težini, no svaka je pomoć dobro došla, budući je Dragon sa svojih 228 kg teži i od ionako preteške tajvanske konkurencije kojoj želi preoteti dio tržišnog kolača.

Ne čudi stoga da su relativno skromna ubrzanja prvo što smo primijetili u vožnji. Proizvođač deklarira da tekućinom hlađeni jednocilindrični agregat iz svoje zapremine od 249 ccm izvlači solidnih 17 KS pri 6.500 okr/min, no kao da su se neki od tih konja izgubili negdje na putu iz Kine. I povećani su otpori terenske vožnje u kombinaciji sa ukupnom težinom svakako uzeli svoj danak, no svejedno smo očekivali nešto više agresije.

Ta će vam snaga najviše nedostajati na dugim i doista strmim usponima, na kojima Dragonu ponestaje zraka, no za pretpostaviti je da se prosječan kupac ovog četverocikla niti neće upuštati u pretjerane avanture. Oni ambiciozniji trebali bi biti oprezniji i

u situacijama kada ekstremni spust odjednom izlazi na vodoravni dio, budući relativno nisko spuštenu donji dio odbojnika tada zna zarovati po tlu. Ako vas pak zanimaju blaže varijante terenske vožnje, onda je dobro znati da nam se ovaj učinio mekše podešenim nego kod konkurencije, s time da - kako je to već uobičajeno u toj klasi - ima malo prekratkog hod, što znači da vam na izrazito neravnom terenu preporučamo vožnju u stojećem položaju.

Zbog nešto višeg položaja sjedena i samog težišta, te zbog činjenice da pri naglim skretanjima vanjski prednji kotač voli malo 'čučnuti', ne treba pretjerivati na podlozi koja nudi dobru hvatljivost i svakako vam preporučamo da maksimalno izbacite tijelo prema unutrašnjosti zavoja, jer će u suprotnom doći do podizanja unutarnjih kotača.

Najbolje od sebe Dragon daje na prašnjavu makadamu, s time da proklizavanja stražnjeg kraja izvodi se s neočekivanom lakoćom i bez ikakve namjere da se izvali na bok.

Miran rad i snažne kočnice

Nađe li se na vašoj ruti neki strmi i blatni uspon, onda je pravo vrijeme

da počnete razmišljati o alternativnim pravicima, čak i ako imate inačicu opremljenu terenskim gumama. Neće pritom biti nikakav grijeh ako zaobilaznica uključuje i asfaltnu cestu, jer je to područje u kojem ovaj Dragon,

nakon makadama, daje najbolje od sebe. Nije sad baš da ovaj zmaj riga vatru, ali ipak se na cesti snalazi bolje nego na zahtjevnom terenu.

Agregat nam se tu i dalje čini nedostojnim svoje zapremine, međutim primjetno je da se zbog manjih otpora vožnje uspijeva razvrtjeti nešto više i pružiti trunkicu bolje performanse. Ono što kod ovog jednocilindraša zato oduševljava je mirnoća njegova rada. On zapravo radi toliko mirno i nenametljivo, da nam se nekoliko puta na kočenju pogrešno učinilo kako se ugasio.

Pritom njegov sasvim položeni cilindar sugerira kako svoje korijene vuče sa nekog skutera, no od geneze njegova postanka puno je bitnije da nije rastrošan po pitanju vibracija.

Na terenu koji nudi dobru hvatljivost Dragon voli podignuti unutarnje kotače



PRAZNA STRANICA

Vrlo dobre kočnice omogućavaju vam i sigurno spuštanje niz stepenice



TEHNIČKI PODACI	
Motor:	jedan cilindar, četverotaktni
Provrt x hod:	69 x 66,8 mm
Obujam:	248 ccm
Hlađenje:	tekućinom
Pokretanje:	elektrostarterom
Paljenje:	elektronsko
Napajanje:	rasplinjač
Spojka:	automatska centrifugalna
Mjenjač:	automatski, CVT, hod unazad
Ovjes:	naprijed dvostruka poprečna ramena, straga kruta osovina
Gume:	prednje 22x7-10, stražnje 22x10-10
Kočnice:	naprijed dva diska, straga jedan disk
Dimenzije (u mm) i težina:	duljina 1.950, širina 1.110, osovinski razmak 1.290 mm, minimalna udaljenost od tla 135 mm, suha masa 238 kg,
Deklarirano:	snaga - 17 KS (12,4 KW) pri 7.000 okr/min, maks. okr. moment 18,5 Nm pri 5.000 okr/min
Spremnik goriva:	9,3 l
Maks. brzina:	80 km/h (deklarirano)
+	cijena, kočnice, originalan dizajn, vibracije
-	performanse, težina, završna obrada

Zapravo je tu vrlo diskretan. I inače je udobnost sasvim solidna, a uz korektni položaj vozača veseli i dobro postavljeni i relativno široki upravljač. Kad smo se već dotakli ergonomije, spomenimo i to da je poluga mjenjača nadohvat ruke, te da se njome može relativno lako baratati pod uvjetom da pritom muški nagazite polugu nožne kočnice.

Sam mjenjač pritom ne nudi bezbroj opcija, no mogućnost odabiranja hoda unaprijed, neutrala i hoda unazad sasvim dostaje za normalnu vožnju. Ne treba pritom imati troznamenkasti kvocijent inteligencije da bi se došlo do zaključka kako korištenje CVT mjenjača čini ovaj četverocikl pogodnim i za one koji misle da imaju dvije lijeve noge.

Jednom kada ste krenuli u željenom smjeru, na ručicu mjenjača

možete slobodno zaboraviti, budući će se variomatski prijenos pobrinuti da bezbrižno klizite ulicama grada. Primijetite ćete tada da ovaj četverocikl i na asfaltu dobro drži pravac, a ukupna lakoća upravljanja neće vam stvarati problema kod skretanja u raskrižjima.

Ipak, ako se zaželite urbano-sportske vožnje, preporučamo vam da budete nešto oprezniji i po mogućnosti iskusniji. Naime, kod prebrzog ulaska u zavoj četverocikl prvo voli prokliziti prednjim krajem, da bi onda - kada gume počnu loviti i težište se prebaci na prednji vanjski kotač - došlo do podizanja unutarnjih kotača.

Lagana korekcija na upravljaču i blago proširenje putanje rješavaju problem, no puno pametnije je pričekati koju sekundu dok ne postanete sigurni da su prednji kotači shvatili

vašu namjeru i tek onda snažno dodati gas. Tada će doći do proklizavanja stražnjeg kraja, čime nećete samo puno brže nego i atraktivnije izaći iz zavoja.

Iako možda nije agresivan kako bi se očekivalo, ovaj zmaj zna obuzdati svoj raspoloživi temperament. Kočnice koje su nam se na terenu učinile sasvim prosječnim, na asfaltu dolaze do svog punog izražaja i vjerojatno uz cijenu predstavljaju najbolju komponentu ovog četverocikla. Za to nisu toliko zaslužni prednji diskovi - koji kočice u granicama naših očekivanja - koliko snažna stražnja kočnica spremna pokazati svoju zavidnu otpornost blokiranju, koje obično dovodi do opasnog zanošenja stražnjeg kraja i gubitka stabilnosti. Na Dragonu je

jednostavno moguće silovito zakočiti i pritom zadržati pravac kretanja do te mjere, da se s tim ne bi mogli nositi ni mnogi razvikaniji četverocikl.

Snažne kočnice su samo jedan od argumenata zbog kojih je umjesto upola jeftinijih «no name» Kineza pametnije izabrati baš Keeway. Jer, osim što ima ipak bolju završnu obradu, Keeway ima i dovoljno razgranatu servisnu mrežu, a nema goreg nego kad vam umjesto blata u prirodi pokvareni četverocikl skuplja prašinu u garaži. U slučaju da želite doznati još nešto više o tome što sve nudi ovaj četverocikl vrijedan 22.990 kuna, preporučamo da nabavite novi broj časopisa Moto Puls 4 Quad u kojem ćete osim opisa ovog Keewaya pronaći i mnoštvo drugih testova, ali i ostale tematike vezane uz vožnju četverocikala. ■



POGLED NA KONKURENCIJU

	Tip agregata / hlađenje	Zapremina (ccm)	Maks. snaga (KS - okr/min)	Maks. okr. moment (Nm - okr/min)	Suha težina (kg)	Osovinski razmak (mm)	Dužina x širina (mm)	Spremnik goriva (l)	Cijena
Access Apollo 250	1 cil. / tek.	249	18	22	185	1.290	1.825 x 1.230	15	26.990 kn
Keeway ATV 250	1 cil. / tek.	249	17 - 6.500	11	238	1.300	1.915 x 1.100	9,3	22.990 kn
Adly 280 AS	1 cil. / tek.	249	17,5 - 7.000	20 - 4.000	210	1.280	1.850 x 1.155	10,5	29.990 kn

Jedna od osnovnih crta ovih četverocikla je lako prepoznatljiv dizajn