

PIŠE: BORIS METIKOŠ  
FOTO: MARKO GUZINA

# Keeway 50 Matrix

Iako je Keeway sa svojim proizvođačima već neko vrijeme prisutan na europskom tržištu, u Hrvatskoj se ova marka tek predstavlja domaćoj javnosti, obzirom da su na našim prostorima službeno prisutni tek nekoliko mjeseci. Kako bismo svojim čitateljima pružili potpunu informaciju o veličini i djelatnosti ove tvrtke, za početak moramo reći da je Keeway Motors europska robna marka kineskog proizvođača motocikala, skutera i ATV-a pod imenom "Qianjiang Group". Unazad zadnjih nekoliko godina Keeway Motor je ostvario značajne prodajne rezultate na starom kontinentu i prerastao u multinacionalnu organizaciju koja pod vlastitim krovom ima razvoj, prodaju i servisiranje, a ima i vlastiti dizajnerski centar u Italiji zadužen za vizualni identitet svih njihovih modela. Isto tako, ova kineska tvrtka je i većinski vlasnik ekskluzivne talijanske tvornice motocikala, Benelli. Inače, Keeway paleta proizvoda obuhvaća skutere, motocikle i ATV vozila s rasponom agregata od 50, 90, 100, 110, 125, 150 i 250 ccm, a trenutno razvijaju i vlastiti motor zapremine 600 ccm, kako bi u potpunosti zadovoljili što veći dio tržišta. Obzirom da navedeni podaci upućuju na vrlo širok spektar ponude, mi smo se odlučili za upoznavanje njihovih vozila po osnovnom matematičkom sustavu "od najmanjih prema najvećima", tako da smo na

**Iako ga odlikuje talijanski dizajn i nosi holivudsko ime posuđeno od poznatog filmskog SF hita, ovaj kineski sportaš male zapremine nudi dovoljno kvalitetnu završnu obradu za europsko tržište, nevideno puno opreme u seriji i više nego konkurentnu cijenu. Minus mu je neobjašnjivo visoka podnica zbog koje ima malo mjesta za koljena vozača**

Matrix 50 je u vožnji čvrst i kompaktan, vrlo je agilna u promjeni pravca kretanja, a zahvaljujući uskoj konstrukciji idealan je partner za provlačenje kroz zakršeni gradski promet



CIJENA  
10.490 KN

# Luksuzna izvedba



prvom zajedničkom testu "ugostili" mali gradski skuter atraktivnog dizajna i zvučnog imena, Matrix 50.

### Sportaš u duši

Upravo je dizajn najveći adut na koji igra ova kineska tvrtka i njime cilja na potencijalne kupce od 14 do 17 godina, prije svega mladiće koji preferiraju sportska vozila. Boja skutera i grafika na vanjskim oplatom su baš onakve kakve trebaju biti na jednom sportskom skuteru: agresivne i živahne. Ponuda boja je sljedeća: crno-žuto-srebrna, kakvu smo i mi dobili na test, crno-bijelo-srebrna, crno-crveno-srebrna, kao i trenutačno vrlo trendovska mat crna sa srebrnim detaljima.

Obzirom da su za izgled ovog malog sportaša zaduženi stilisti s Apeninskog poluotoka, ne čudi nas previše da se u pogledu dizajna radi o agresivnom i kompaktnom skuteru doradenog izgleda, koji - iako prilično podsjeća na izvjesne europske modele - još uvijek ima dovoljno osobnosti da mu to previše ne zamjerimo. Dinamičnom izgledu svakako pridonose i oštre linije vanjskih oplata, kao i dvostruki usisnici za zrak velikih dimenzija postavljeni ispod svjetala. Prednjim krajem skutera dominiraju i vrlo velika dvostruka svjetla sa dodatno zakomprimiranim gornjim dijelom, unutar kojih

se nalazi nekoliko reflektora različitih dimenzija. Prednji pokazivači pravca su klasičnog, okruglog dizajna i smješteni su na upravljaču, a za njihov nešto moderniji izgled zaslugu nose isključivo bijela stakla.

Sa stražnje strane vjetrobranskog štita nalazi se praktična kuka za vješanje torbe, dok je kompletni prednji dio nagnut prema naprijed, kako bi se osiguralo što više prostora za noge, obzirom da je podnica, koja je rav-

na, dosta oskudnih dimenzija i nema baš previše mjesta za neke pretjerane manevre nogama.

Sjedalo je dosta nisko postavljeno, što će se najvjerojatnije svjediti mladoj populaciji i nježnijem spolu, zadovoljavajućih je dimenzija i dobro je podstavljeno. Zahvaljujući tome i niži vozači vrlo lako mogu spustiti nogu na pod, jedino što su noge, bez obzira na konstituciju vozača, dosta zgrčene tijekom vožnje zbog vrlo visoko postavljene podnice. Višim vozačima će to predstavljati problem, jer je odnos visina podnice, sjedala i upravljača vrlo mali, što će im otežati manevriranje u gradu.

U okviru klase malih gradskih skutera sportskog usmjerenja možemo reći da je na Matrixu 50 i za suputnika osigurana dovoljna razina udobnosti, zahvaljujući širini i duljini sjedala, kao i stražnjim rukohvatima koji su izvedeni u stilu automobilskih spojlara. Za razliku od sjedala, prtljažni prostor je dosta oskudnih dimenzija

(1) Iako svojim linijama prilično podsjeća na izvjesne europske modele, Matrix 50 ima i svoju vlastitu osobnost (2) Podnica je ravna, ali malih dimenzija i neobjašnjivo visoko postavljena (3) Daljinski upravljač s integriranim ključem i komandama za alarm te pokretanje i gašenje skutera (4) Stražnji rukohvat je izveden u obliku spojlera



Sa stražnje strane vjetrobranskog štita nalazi se praktična kuka za vješanje stvari



Instrument ploča je kombinacija dva digitalna displeja na kojima se može očitati mnoštvo informacija. Sportsku notu skutera naglašava i okvir instrumenata od imitacije karbona



Sportski ispušni sustav savinut u obliku slova "S"

i u njega stane samo jedna jet kaciga, i to isključivo ona bez vjetrobranskog stakla. No, odlučite li kacigu nositi sa sobom ili ugraditi stražnji kofer, koji se također serijski isporučuje, tada prtljažni prostor postaje prostrano spremište za svu silu potrebnih i nepotrebnih sitnica.

Na žalost, ono što će smetati većini vozača prilikom vožnje Matrixa je dosta nisko postavljen upravljač, koji prilikom svakog malo jačeg manevra dolazi u kontakt s visoko podignutim koljenima vozača. Ovaj nedostatak, karakterističan za kineske skutere, kod ovog modela je još izraženiji zbog izrazito visoke podnice.

### Mnoštvo opreme

Što se instrumenata tiče, oni su u potpunosti dostojni jednog skutera naglašeno sportske orijentacije. Naime, iako ne predstavljaju neko revolucionarno rješenje, upravljačka ploča je pregledna i velikih dimenzija, a sportsko usmjerenje naglašava i njihov okvir izveden od imitacije ugljičnih vlakana. Isto tako, umjesto uobičajenih klasičnih instrumenata Matrix 50 je opremljen samo digitalnim komponentama. Na lijevom se displeju tako mogu očitati podaci o trenutnoj brzini, koju je moguće očitati u km/h i mph, ukupnoj i parcijalnoj kilometraži te nivou napunjenosti akumulatora.

U desnom se nalaze pokazivač broja okretaja i pokazivač razine goriva u spremniku. Tu su, naravno, i sve najvažnije kontrolne žaruljice, kao i digitalni sat sa komandnim tipkama.

**Za dinamičan izgled prednjeg kraja zaslugu snose masivni usisi za zahvat zraka i velika dvostruka svjetla oštih linija**



No, nije dizajn jedino što ističe ovo vozilo. Tu je još i cijeli niz dodatne opreme koja se serijski isporučuje na ovom skuteru, dajući mu tako dodatnu crtu ekskluzivnosti. Kao prvo, kako bi se još dodatno naglasio sportski karakter skutera, Matrix 50 je opremljen modernim prednjim diskom valovitog tipa, podnica ima protukliznu aluminijsku ploču, ispuh je sportski savinut u "S", vanjski rub kotača poliran je do visokog sjaja, ugrađeni su centralni i bočni oslonac, a tu je i spomenuti stražnji kofer koji za potrebe testa nismo montirali. Osim toga, mali Keeway je jedan od rijetkih predstavnika svoje klase koji se može pohvaliti i serijskim alarmom kao i daljinskim upravljačem za alarm, gašenje i - pazi sad ovo - pokretanje skutera, izveden u vidu automobilskog daljinskog upravljača u kojem se nalazi i integrirani ključ koji se izvlači pritiskom na tipku.

Na kraju ovog vanjskog opisa moramo spomenuti da je i završna obrada skutera na zaista visokoj razini te da su ovdje prozvani kineski tvorci motornih prometala po tom pitanju napravili značajan korak prema kvaliteti koju u Europi poznajemo već godinama.

Okvir je izveden kao robusna jednostruka cijevna konstrukcija, dok se ovjes sastoji od prednje klasične vilice i stražnjeg monoamortizera.

Kao lokaciju za testiranje ovog skutera odabrali smo najuži centar našeg glavnog grada i njegove zakrčene prometnice. Prometni kaos koji ovdje vlada tijekom cijele godine teško je opisati riječima, a upravo je to okruženje u kojem bi se Matrix trebao najbolje snaći i pokazati sve svoje vrline i mane.

Nakon uobičajene dijagnostike koja je vidljiva po plesu digitalnih instrumenata pritiskom na tipku elektropokretača doživljavamo prvo ugodno iznenađenje. Rad pogonskog agregata je vrlo tih i ugađen, a plavičastog dima iz ispušnog sustava gotovo da i nema.

Matrix 50 pokreće jednocilindrični zrakom hlađeni dvotaktni motor zapremine 49,26 ccm, koji po riječima kineskih tehničara razvija ukupnu snagu od 3,5 KS pri 7.000 okr/min i okretni moment od 0,4 kgm pri 7.000 okr/min. Na žalost, spomenute vrijednosti se odnose na otvorenu verziju koju nismo imali prilike isprobati, a ne na testiranu, koja je bila "zaštopana" po zakonskim normama.

Ta zatvorena verzija Matrixa 50 nas je razočarala svojim ukupnim performansama čak i u okvirima zatvorenih skutera. Naime, zbog snage koja je ograničena zakonskim propisima i relativno dugih prijenosnih odnosa, ubrzanja s mjesta su dosta slaba. Isto tako, nedostatna snaga otežava

savladavanje i onih najbližih uspona, a da ne spominjemo da o nekom pretjecanju, osim kada drugi stoje u koloni, ne smijete niti razmišljati. S druge strane, iznenadila nas je činjenica da "zatvorena" verzija ubrzava gotovo identično u uvjetima kad se u sjedalu nalazi samo vozač, kao i kad su na skuteru dvije osobe. Ova karakteristika nam na kraju ipak daje pravo da pretpostavimo kako s otvorenom verzijom stvari stoje potpuno drugačije i da tek tada dolaze do izražaja sve mogućnosti koje nudi ovo vozilo.

### Okretan poput čigre

Za razliku od performansi, skuter nas se u potpunosti dojmio svojom okretnošću koja je izražena u naglim promjenama pravca, kao i uskom konstitucijom za provlačenje između automobila. S malo prakse ovakve manevre će s lakoćom izvoditi svi vozači, bez obzira radi li se o iskusnim pilotima ili početnicima, pod uvjetom da su nižeg stasa. Pozitivnu ocjenu zaslužuju i kompaktnost i čvrstina koju skuter prenosi na vozača u vožnji. Sve u svemu, upravljanje ovim skuterom je lako i jednostavno, te niti u jednom trenutku ne dolaze u pitanje njegova sigurnost i kontrola nad njim, dosad tipični problemi za kineske skutere. Osjećaju sigurnosti zasigurno pridonose i kotači promjera 12" s dimenzijama guma 120/70-12 sprijeda i 130/70-12 straga.

Ovjes je pravi sportski: kratkog hoda i tvrd, a stabilnost u zavoju je odlična. Ipak, ovako podešen ovjes ima i svojih mana, a one se najlakše uočavaju na neravninama na kojima skuter poskakuje poput malog kozlića, s tim da na većim oštećenjima dolazi i do glasnih, tupih, udaraca koji se prenose na konstrukciju skutera i time povećavaju osjećaj neugode. Nije to ništa strašno, jer smo na to već navikli na našim prometnicama katastrofalne kvalitete, niti nešto što bi moglo dovesti do bilo kakvih deformacija na vozilu, ali ipak čovjeka svaki puta zaboli "srce" kad to osjetiti ispod sebe.

Kočnice, koje se sastoje od prednjeg "wave" diska i stražnje bubanj kočnice, u primjeni potpuno zadovoljavaju. U stvari, prednja kočnica je snažna i primjerena performansama skutera, a odlikuje je i dosta kvalitetno doziranje. Za razliku od prednje, stražnji bubanj, koji u današnje vrijeme već spada u zastarjela i rijetko viđena rješenja, pogotovo na jednom sportskom skuteru, prilično je slab, ali zato nikada ne blokira kotač. U praksi to znači da

**Završna obrada je na nivou europske konkurencije. U prostor pod sjedalom jedva stane jedna jet kaciga bez vjetrobranskog stakla, što većini korisnika neće biti dovoljno, no, zato se stražnji kofer isporučuje serijski. Rubovi kotača su polirani do visokog sjaja. Moderan prednji disk valovitog tipa**



Zbog ograničenih performansi koje propisuju zakonske norme vozač se često može naći u neugodnoj situaciji

polugu stražnje kočnice u potpunosti možete stisnuti do kraja njenog hoda i da vam stražnji kotač neće blokirati iako će usporavati vozilo.

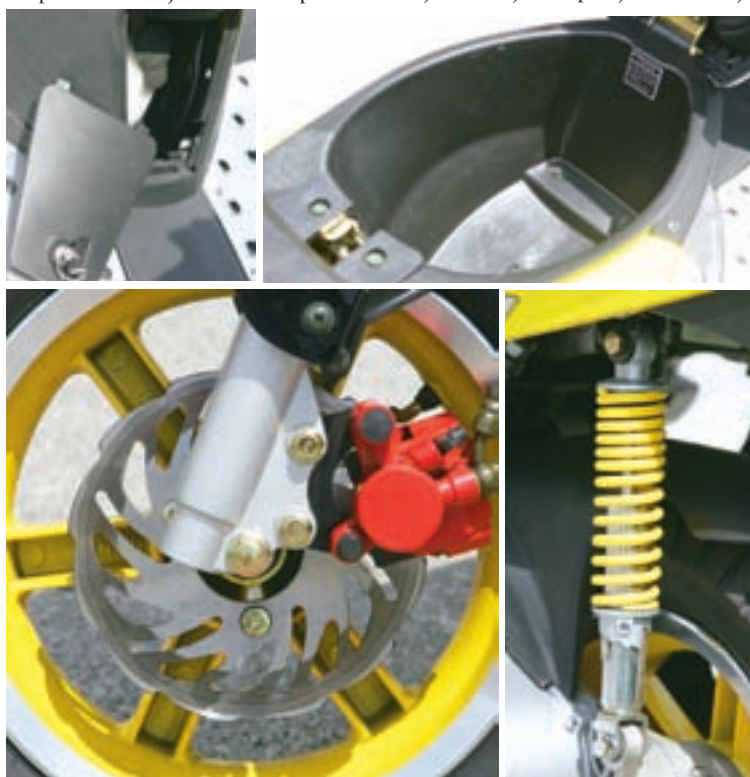
Tijekom našeg višednevnog druženja prešli smo grad uzduž i poprijeko, pri čemu digitalni pokazivač goriva u spremniku nije imao baš previše

posla, što navodi na zaključak da se Matrix 50 odlikuje i dosta niskom potrošnjom goriva.

### Za svačiji džep

Na kraju možemo samo reći da Keeway 50 Matrix bez obzira na svoje istočnjačko porijeklo ostavlja

dojam konkretnog sportskog skutera male zapremine i europskih manira. Istina, zakonske norme mu ne dopuštaju da "diše" punim plućima, no, zato zaslužuje samo pohvale voznih karakteristika, estetike i serijske opreme, a tu je i vrlo konkurentna cijena od 10.990 kn. ■



### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jednocilindrični, dvotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 40 x 39,2 mm
<b>Obujam:</b> 49,26 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 6,9:1
<b>Hlađenje:</b> zrakom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> rasplinjač
<b>Spojka:</b> automatska centrifugalna
<b>Okvir:</b> čelični cjevasti
<b>Ovjes:</b> klasična vilica; monoamortizer
<b>Gume:</b> prednja 120/70 -12, stražnja 130/70 - 12
<b>Kočnice:</b> naprijed disk, straga bubanj
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 1.800 mm, širina 700 mm, osovinski razmak 1.270, težina 93 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 3,5 ks (2,57 kW) - 7.000 okr/min, max. okr. moment - 0,4 kgm (3,9 Nm) pri 7.000
<b>Spremnik goriva:</b> 4,8 l.
<b>Max. brzina:</b> 50 km/h

**+** dizajn, prednja kočnica, agilnost, bogata osnovna oprema, cijena

**-** visoka podnica, položaj vozača, tvrd ovjes, mjesto pod sjedalom