

CPI Hussar 50

Po svom dizajnu tajvanski skuter se oslanja na već provjerene linije nekih talijanskih proizvođača. Završna obrada je na zadovoljavajućoj razini, motor je živahan, a kompletan ispušni sustav izrađen je od inoxa. Spremnik goriva je među najmanjima u klasi



Cijena **12.999 kn**

Hussar 50 spada u klasu malih sportskih skutera. Kompletan ispušni sustav i svi vijci na skuteru izrađeni su od nehrđajućeg čelika, inoxa. Otvor spremnika goriva nalazi se na stražnjoj strani, iza sjedala vozača



Hussar - mali gusar

PIŠE: BORIS METIKOŠ

Ove sezone na hrvatsko tržište pristigla je još jedna tvrtka koja svoje proizvode nudi na našoj domaćoj sceni. Riječ je o tajvanskoj tvrtci CPI koja u svojoj paleti ima širok asortiman skutera, motocikala male zapremine kao i quadova, vozila na četiri kotača. Čast da među prvima od svoje obitelji bude predstavljen u našoj reviji pripala je CPI-evom Hussaru 50, malom skuteru sportske orijentacije.

Već prvi pogled na ovaj tajvanski skuter daje do znanja da su dizajneri za CPI našli inspiraciju za ovaj model u popularnom talijanskom skuteru Gilera Runner. Sličnost između ova dva vozila je očigledna i to naročito po koncepciji prednjeg svjetla i prednjeg štita. Kao i Runner, i Hussar spada u klasu malih sportskih skutera. Sportski izgled testnog modela upotpunjuju i pokazivači pravca bijele boje, plavo-bijela dvobojna kombinacija boja, kao i šestorokraki plavi kotači s poliranim rubovima. Agresivno izgleda i mala vjetrobranska kupola zašiljene izvedbe, dok se i instrumenti odlikuju sportskom "notom" koja dolazi u obliku bijele podloge. Ina-

če, komandna ploča ne predstavlja nikakvu revoluciju po pitanju dizajna, ali je pregledna i opremljena svim potrebnim pokazivačima. Od instrumenata na raspolaganju su brzinomjer, mjerac ukupnog broja kilometara, pokazivač razine goriva, osnovne kontrolne žaruljice te digitalni sat.

Vrlo lijepo djeluju i bočne oplate na kojima se ističu lažni usmjerivači zraka, dok od praktične opreme moramo spomenuti kuku na prednjem štitu, središnji i bočni oslonac, nosač prtljage, kao i otvor za gorivo smješten na stražnjem kraju iza sjedala. Inače, spremnik goriva je dosta male zapremine, 5,2 l, što upućuje na ne baš veliki radijus Hussara. Ne smijemo zaboraviti ni ispušni sustav kompletno izrađen od inoxa, nehrđajućeg čelika, od kojeg su također izrađeni i svi vijci na skuteru. Kotači su promjera 12", a serijski se

opremaju niskoprofilnim gumama presjeka, 120/70 sprijeda i 130/70 straga. Sustav kočenja sastoji se od prednjeg diska promjera 190 mm, dok je na stražnjem kraju već malo zastarjelo rješenje u obliku bubanj kočnice promjera 110 mm.

Iako su dimenzije Hussara relativno male, položaj vozača u sjedalu je dosta udoban za hvaljujući ravnoj podnici i masivnom sjedalu. Ipak, za vozače višeg stasa faktor ograničenja je nisko postavljen upravljač koji prilikom manevriranja često zapinje za noge. Za razliku od vozača, suvozaču je namijenjen relativno mali dio sjedala koji je tvrd i slabo podstavljen, a samim time i neudoban. Ispod sjedala se nalazi prtljažni prostor u koji stane jedna jet kacija.

Da bi se upravljivost ovog CPI-ovog skutera iskoristila na najbolji mogući način,





Dizajn prednjeg svijetla i prednjeg štita vrlo su slični Gileri Runner



U prtljažni prostor pod sjedalom stane samo jedna jet kaciga

Hussara se u zavoj treba voziti kao mali motocikl. Naime, njegove široke gume i krut okvir razlog su nešto manje okretnosti, no, zato je skuter vrlo stabilan i omogućuje sigurno spuštanje u nagibu. Iako je podešen relativno tvrdo, ovjes svoju funkciju obavlja vrlo kvalitetno. I vilica i stražnji amortizer dobro upijaju sve neravnine na cesti, bez neugodnog udaranja, s tim da stražnji jednostruki amortizer posjeduje još i mogućnost podešavanja.

CPI-ev sportski skuter pokreće dvotaktni, zrakom hlađeni, jednocilindraš zapremine 49,2 cm³ i ukupne snage 4,4 KS uz okretni moment od 0,39 kgm pri 8.000 okr./min. Naravno, to su vrijednosti za otvorenu verziju, a mi smo na test, po tko zna koji put, opet dobili potpuno novi, nerazrađeni skuter koji zbog objektivnih razloga nije u mogućnosti ostvariti deklarirane vrijednosti. Ipak, i u ovakvoj izvedbi motor Hussara se odlikuje dosta živahnim ubrzanjima. Početni odaziv na komandu gasa dolazi s malim zakašnjenjem, ali nakon toga snaga se razvija fluidno i linearno bez nekih primjetnih "rupa". Isto tako, vibracije nisu pretjerano izražene, a jedino ograničenje zabave u vožnji predstavlja ograničene maksimalne brzine na zakonski propisanih 45 km/h.

Ovaj problem se može riješiti nabavkom tvorničkog "kita" koji se kod doma-

ćeg uvoznika nudi po cijeni od 400 kn, no, ugradnjom "kita" gubi se pravo na garanciju.

Zbog različitog djelovanja odvojeno ćemo opisati prednju i stražnju kočnicu. Naime, prednja kočnica je snažna i odlikuje se kvalitetnim doziranjem, za razliku od stražnje, čiji je hod prilično dug, a osjećaj pomalo "spužvast". Zbog toga stražnja kočnica gubi i na snazi i na regulaciji. Možda je razlog nedovoljna razrađenost skutera, no, stražnja bubanj kočnica se definitivno nije iskazala.

I na kraju, mišljenja smo da će se Hussar 50 vrlo dobro uklopiti u klasi malih, praktičnih i svakodnevno primjenjivih skutera. Dobre je završne obrade, male težine, 87,5 kg, a i linije su mu već provjerene. Ipak, najveća prednost ovog skutera je njegova cijena od 12.990 kn koja je punih 6.000 kn niža nego kod njegovog dizajnerskog "idola", Gilera Runner. ■

Ukupnu udobnost narušava jedino prenisko postavljeno upravljač koji često zapinje za noge vozača



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, dvotaktni
Promjer x hod: 40 x 39,2 mm
Obujam: 49,2 ccm
Hlađenje: zračno
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač
Okvir: čelični
Ovjes: sprijeda klasična vilica; straga monoamortizer
Gume: prednja 120/70-12, stražnja 130/60-12
Kočnice: naprijed jednostruki disk promjera 190 mm sa 2 klipca, straga bubanj od 110 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.839, širina 664, visina sjedala 750, osovinski razmak 1.270, težina 87,5 kg
Deklarirano: snaga - 3,2 ks (2,4 kW) pri 5.900 okr./min, max. okr. moment - 0,39 kgm (4,0 Nm) pri 5.400 okr./min
Spremnik goriva: 5,2 l

+ cijena, završna obrada, bočni i središnji oslonac u serijskoj opremi

- nizak upravljač, preglednost u ogledalima, tvrdo sjedalo