

[CPI GTR 50]

PIŠE: **DOMAGOJ KREŠO-LOVRIĆ**

Pogledom na GTR 50 vidimo da su dizajneri iz tajvanske tvornice upoznati sa svjetskim trendovima. Ustvari, najljepši detalji sa svjetskih modnih oktanskih staza preuzeti su i vješto umodelirani u ovaj uradak s dalekog istoka. Okvir s mirisom Italije, rep i zadnja svjetla kao i kotači jasno govore o utjecaju kapacitetnijih motocikala. Svi spomenuti detalji čine atraktivan oblik, gdje jedino relativno tanke gume odaju da je srce ipak dvotaktni jednocilindrični agregat snage 4,3 KS i okretnog momenta od 4,9 Nm. Hlađenje agregata riješeno je upotrebom tekućine, dok je potrošnja prema tvorničkoj deklaraciji 2,3l na 100 prijedjenih kilometara. Ako elektropokretač zataji, za paljenje nas čeka nožna "kurbla", dok se za hranjenje gorivom ovog agregata brine rasplinjač tvrtke Mikuni promjera 16 mm.

Prilikom sjedanja na skuter odmah primjećujemo pravu "bikersku" poziciju za upravljačem. Nema sumnje da se ustvari radi o skute-

Kad je riječ o motociklima, automobilima ili drugim oktanskim vozilima, postoje oznake koje su rezervirane za posebne modele, slova koja označavaju vrhunske performanse, bogatu oprema i veću cijenu od standardnih stvari. Takav je i naš CPI koji, osim oznake GT koja onim upućenijima govori o plemenitoj krvi, sadrži i R asocirajući na čistokrvni trkaći karakter

Velike želje malog motora

Od svega pomalo ali odmjereni i skladno: dizajnerima kapa dolje



ru pionirske zapremine. Visina sjedala od tla iznosi 825 mm, što zajedno s osloncima za noge smještenim sa strane doprinosi ugodnoj vožnji. Sve na skuteru govori u prilog tome da se između cjevastog okvira ne nalazi agregatni od svega 49,2 ccm zapremine. Prvi dojam da konstrukcijom i ovjesom ovaj skuter prihvaća i jači agregat pokazalo se točnim, jer u isti okvir proizvođač pričvršćuje i motor od 150 ccm. Dakle, dimenzijama ciklistike ovaj skuter nadilazi svoju klasu.

Poslije duge, a ove godine i izrazito hladne, zime ceste su prepune oštećenja, no, zaslugom velikih 17 colnih naplataka vožnja CPI-jem predstavlja veliko olakšanje. Upotrebom laganih legura aluminija kao i atraktivnim oblikovanjem kotači još više podižu već ionako dobar cjelokupni izgled skutera. Prednja i stražnja guma svojim dimenzijama

vrlo su blizu motociklima od 125 ccm, što je osim funkcionalnosti i ugodno za vidjeti. Montirani disk velikog promjera od 280 mm je pravi re-

Pitanje za milijunaša: koliko srce kuca u ovom skuteru?

korder, a u kombinaciji sa dvoklipim kočionim klijestima zaustavlja skuter "kao ukopan". Stražnji je također jedinstven: čak 210 mm čelika i dvoklipna klijesta kao da su skinuti sa nekog čistokrvnog R-a.

Možda su kočiona grupa i naplatci s gumama najveće pozitivno iznenađenje, no amortizacija ne ostavlja manje ravnodušnim nikoga tko bolje pogleda o čemu se radi. Prednja hidraulična vilica klasičnog tipa svojim hodom od 97 mm odlično obavlja funkciju, dok je stražnja osvježena još jednim plusom u opremi malog trkača: par zadnjih amortizera sa odvojenim spremnikom ulja i progresiv-

nim oprugama crvene boje koje dozvoljavaju 75 mm gibanja. Variomat s dobro odmjerenim prijenosom smješten je tako da ujedno čini dio stražnjeg ogibljenja.

Okvir je napravljen zavarivanjem čeličnih cjevastih profila, što tradicionalno krase neke talijanske motocikle. Atraktivan i čvrst, pomalo zbunjuje svojom pojavom na GTR-u. I ispušni lonac izrađen je od plemenitog inox materijala. Kako je utjecaj R motocikala vidljiv u svakom detalju, tako i svijetla malog Tajvanca prate isti stil. Žaruljice pozicije smještene su u same krajeve, što je zadnjih godina trend među japanskom četvorkom, dok su pokazivači smjera u skladu sa modom: prozirno staklo, žaruljica u boji, mali i dinamičnog oblika. Vješto su ukomponirani u prednji svjetlosni sklop, pomalo skriveni ispod zaštitne prozirne plastike. Napokon, skuter čija svijetla osim funkcije da bude viđen prilično dobro i osvijetljavaju put. Sve prisutniju LED tehnologiju nalazimo u zadnjem svjetlu, vrlo skladno ukomponiranom u rep skutera.

Spremnik goriva smješten centralno u okvir još jednom pokazuje originalnost, dok njegov aluminijski poklopac sa integriranom bravicom podsjeća na motocikle.

Instrument ploča ujedinjuje analogno i digitalno očitavanje osnovnih podataka. Okretomjer je klasičan, s rumenim početkom na visokih 8.000 okretaja, pregledan i s dopadljivom žutom podlogom. Upotrebom gumba na desnoj upravljačkoj ručki počinje šetnja po LCD displeju s

Od Skutera do Endura

● Zaslužuje li zaista mali skuter proizveden u dalekom Tajvanu tu respektabilnu oznaku? Počnimo od samog početka. CPI je proizvođač koji se predstavio početkom ovog stoljeća i od tada agresivno napada tržište skutera na području s dalekog istoka. Iz tvorničkih hala svakodnevno izlaze proizvodi od skutera do enduro motocikla, završno sa ATV (Quad) vozilima, sve u rasponu od 50 do 200 ccm. Radnu snagu čini 130 zaposlenika



iz Tajvana čiji je moto xsuradnja, profesionalizam i inovacijafaj ujedno i skraćena naziva tvrtke. CPI se ponosi samostalnim razvojem motora LETEC (Low-Emission-Technology) koji već sada zadovoljava Euro2 norme emisije štetnih plinova predviđene tek za 2006. godinu. Osnova takve tehnologija je optimalna termodinamika i oksidativni katalizator koji sadrži 20 čelija. Čak 70 000 proizvoda mjesečno napušta tvornicu gdje nastaje cjelokupna proizvodnja, od agregata i mjenjača pa do svih ostalih komponenti.

CIJENA
18.990 kn



LCD pokazivač sa obiljem korisnih informacija. Brojčanik okretaja zastaje blizu oznake 9.000



Prednji kočioni disk od 280 mm možete posuditi nekom ozbiljnijem trkaču. I neće požaliti



dominantnim brzinomjerom koji očitava troznamenkasti broj, kao i ostalim korisnim podacima: prijedena dnevna i cjelokupna kilometraža, prosječna brzina, napon akumulatora i sat.

Uz GTR nećete ostati neprimijećeni. To smo primijetili prilikom testiranja ulicama grada. Atraktivnošću crvene boje poput kakvog ušminkanog Talijana i japanskom zašiljenošću pažnju je plijenio kod svih uzrasta. Najveću ocjenu za ugodnu vožnju dobiva čvrsta konstrukcija uz velike kotače i solidan ovjes. Obzirom na oznaku kojom se šepuri isprobavali smo njegovu sposobnost brzog ulaska u zavoje. Tek gume koje počinju nepredvidivo proklizavati u jačim nagibima govore da smo

ipak na skuteru, te da temperatura asfalta još nije za akrobacije. Maksimalna brzina od odličnih 80 km/h ostaje ista i sa suvozačem, čiji komentari o udobnosti odvojenog sjedala i oslonaca za noge idu samo u prilog. Ovaj podatak je još značajniji imamo li u vidu težinu od punih 118 kg, što je težina dostojna motocikala. Retrovizori su atraktivni, "brzinom" oblikovani, ali u svojoj funkciji ipak premali za gradsku vožnju. Jednostavno, njihova atraktivnost uzela je danak funkcionalnosti.

Položaj ruku za upravljačem je dobar i siguran, dok su ručice kočnica i svi ostali prekidači dostupni i lagani za korištenje. Jači pritisak prednje kočnice energično zaustavlja ovaj ne baš lagani skuter, dok stražnji disk blokira kotač tek kod muškog stiska. Vitka linija pogoduje manevriranju u gužvi, dok dužina i međuosovinski razmak od čak 1350 mm osiguravaju stabilnost poput toure- ra. Prilikom vožnje GTR se pokazao kao pravi mamac vozaču za poneku egzibiciju. Ne toliko po snazi i

okretnosti skutera, koliko do njegove fascinantne stabilnosti i čvrstine. Već pri jačem davanju gasa počinje ravnomjerno ubrzanje bez zadržki variomata. Ta ubrzanja nisu nimalo spektakularna, već uobičajena za ovu klasu skutera. Prelazak neravnina na cesti rezultira vibriranjem i pokojim neugodnim lupanjem plastičnih oplata. Zaštita od vjetra za tijelo vozača tipična je kao za "naked" motocikle, dok su koljena zbog raširenog položaja nešto izložena vjetru. Najveći minus dobiva bočni samopovratni bočni oslonac. Toliko loše postavljen da zahtijeva vremena i napora da se s petom "isčepka" ispod agregata. Centralni oslonac, na žalost, nismo pronašli, a to je ipak stvar koja često može biti vrlo korisna. Na raspolaganju su crvena, plava, žuta i crna boja.

Zasluga svega opisanog i tolikog iznenađenja stoji upravo u činjenici da je ovaj proizvod, na granici mini i maxi skutera, prvenstveno konstruiran za jači agregat. Također, zasluženi aplauz tajvanskom proizvođaču na bogatoj opremi skutera. Naravno, ukorak sa ponudnim ide i cijena od 18.990,00 kuna, što je cijena skupljih europskih konkurenata ove zapremine. Ostavljamo Vas da presudite o omjeru cijene i ponudnog. Jedno je sigurno: ako su svi trkači "zaraženi" s famoznim R, onda je ovo mala, ali sigurna prehlada. ■



Bilo kuda "kurbila" svuda!



(1) Prekidači u službi funkcionalnost ujedno i dopadljivi (2) Uvid u osnovne informacije o stanju skutera pritiskom na gumb (3) Lijep aluminijski poklopac spremnika goriva s integriranom bravicom. Pun spremnik pokazuje 9 litara bezolovnog benzina (4) Zadnje svjetlo s LED tehnologijom do sada rezervirano za starije dečke. Više ne (5) Zadnji amortizer odlično radi zahvaljujući dodatnom spremniku ulja i progresivnim oprugama. Podešavanje nije moguće (6) Detalji koji podižu adrenalin. Oslonci za noge vozača sa ugrađenom zaštitom za ekstremne nagibe (7) Mnogi zavide na lijepim osloncima nogu i za suvozača



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, dvotaktni
Promjer x hod: 40 x 39,2 mm
Obujam: 49,2 ccm
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: preko rasplinjača
Prijenos: variomatski
Okrvir: konstrukcija od čeličnih cijevi
Ovjes: sprijeda klasična vilica, straga oscilirajuća vilica s dva uljna amortizera
Gume: prednja 110/70-17, stražnja 130/60-17
Kočnice: naprijed disk promjera 280 mm sa 2 klipića, straga disk promjera 210 mm sa 2 klipića
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1940, širina 730, međuosovinski razmak 1350, visina sjedala 825, težina 118 kg
Deklarirano: snaga: 4,3 ks (3,3 kW) pri 6.550 okr./min., max. okr. moment: 0,49 kgm (4.9 Nm) pri 6.250 okr./min.
Spremnik goriva: 9 l.

+ čvrsta konstrukcija, kočnice, dizajn, visoki kotači

- živost agregata, nema središnji oslonac, težina