

Iako nosi nemaštovito ime, CF Moto V5 250 kao mali kineski custom ima dosta atributa koji bi mu trebali osigurati dobar uspjeh na tržištu. Razina završne obrade mu je na zavidnom nivou, izgledom u potpunosti uvažava sva pravila custom filozofije, ima mnoštvo dodatne opreme, ali i neobično rješenje automatskog varijabilnog prijenosa kakvim se odlikuju i današnji skuteri

Optička varka



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

Od kada se otvorila prema ostatku svijeta i krenula u osvajanje svjetskog tržišta Kina nas nezadrživo bombardira svojim proizvodima iz svih grana današnje industrije. Poznato je da u pogledu kvalitete njihovi uradci još uvijek nisu na razini europske produkcije, iako se stvari i po tom pitanju vidljivo poboljšavaju. U svakom slučaju, svi njihovi proizvodi su cjenovno izuzetno povoljni i na tom planu im je vrlo teško konkurirati. Najveću zaslugu za te niske cijene najlakše je naći u jeftinoj radnoj snazi i u nešto manjoj kvaliteti korištenih materijala, odnosno, ugrađenih komponenti. Naravno, opisana proizvodna politika nije "Sveto Pismo" za sve kineske

proizvode jer se i kod njih može naći vrlo kvalitetna produkcija, samo što onda cijena više ne odskoče toliko od svjetske konkurencije. U stvari, hoće li kineski proizvod biti povoljan ili ne najviše ovisi o samom naručitelju koji određuje nabavnu cijenu, a samim time i kvalitetu nekog proizvoda.

U kontekstu moto industrije danas je na Starom kontinentu prisutan veliki broj kineskih proizvođača koji nude široki asortiman vozila na dva ili četiri kotača. Od skutera, motocikala male i srednje zapremine, sve do radnih i sportskih četverocikala, samo zaželite i nema toga što nećete naći u njihovoj opsežnoj ponudi. Ako nečeg možda i nema, dovoljno im je samo skrenuti pažnju na neki potencijalno uspješni segment vozila i za vrlo kratko vrijeme i taj će se artikl naći na tržištu. Što se

tiče dizajna, tu je razvoj stvari sličan kao i kod kvalitete. Naime, dok smo u bližoj prošlosti za kineske skuteri i motocikle bez ustručavanja mogli reći da su nemaštoviti i zastarjelog izgleda, u današnje vrijeme su "mali žuti" i na tom polju napravili korak od "sedam milja". Istina, za većinu njihovih modela još uvijek možemo reći da su više ili manje uspješne kopije nekih europskih proizvođača, ali zato više ne možemo govoriti da su neupečatljivi ili bezlični.

Poznata je stvar i da većina hrvatske moto populacije još uvijek nema dobro mišljenje o proizvodima s dalekog istoga jer se do sada u najvećoj mjeri susretala samo sa najjeftinijim primjercima iz segmenta skutera, kojima je jedini prodajni atribut bila iznimno niska prodajna cijena, a to je

često za sobom povlačilo i vrlo upitnu kvalitetu.

No, kako bismo razbili famu o kineskim proizvodima i pokazali da "jedna ovca ne čini cijelo stado" odlučili smo testirati i jedan od drugačijih kineskih moto proizvoda koji nikog neće ostaviti ravnodušnim. Riječ je o modelima tvrtke CF Moto, s kojima većina naših čitatelja vjerojatno još nije upoznata, a koji nude dosta dobar omjer uloženo - dobiveno.

Za naš prvi susret s ovom tvrtkom izabrali smo model V5 zapremine 250 ccm, koji se na tržištu nudi u srebrnoj, zlatnoj, crnoj i crvenoj boji. Iako je riječ o klasičnom pripadniku custom obitelji, V5 nudi i neka vrlo interesantna rješenja koja motociklu kao prijevoznom sredstvu otvaraju sasvim novu dimenziju. U stvari,



Kao i kod skutera, poluge na upravljaču su namijenjene prednjoj i stražnjoj kočnici



Instrumenti su klasičnog tipa izvedeni kao analogni pokazivači smješteni u tri kromirana kućišta



Obzirom na siluetu koja neodoljivo podsjeća na custom proizvode veće zapremine, nitko ne bi pomislio da je riječ o skuteru skrivenom u odjelu motocikla



i sami moramo priznati da nas ovaj koncept nije ostavio ravnodušnima i da nam je pružio jedan sasvim drugačiji osjećaj u vožnji.

No, krenimo redom!

Iza potpuno istočnjačke oznake V5 krije se pravi "mali" custom, koji više slični nekom kapacitetnijem primjerku iz porodice cruisera, nego jednom modelu četvrt-litarske zapremine. Zasluge za ovakav dojam prvenstveno imaju obilan iskorak prednjeg kotača i veliki međuosovinski razmak od 1.473 mm, te mnoštvo blještavila i "lažnog" kroma koji naglašavaju usmjerenje ovog vozila. Naravno, testirani "istočnjak" posjeduje i pregršt drugih visoko vrijednih elemenata koji ga svrstavaju u segment motocikala američkog stila, kao što su aluminijski kotači dotjeranog izgleda, lijepo izvedena ispušna cijev u obliku tube te dugačko sjedalo u dva nivoa, koje prati linije stražnjeg blatobrana. U istom stilu izveden je i spremnik goriva zapremine 17 l, koji prati oblik kišne kapi, dvostruki amortizeri s kromiranim oprugama te oslonci za noge vozača. Dakle, što se tiče tih stvari, sve je upravo onako kako to čine i ozbiljnija "braća".

Ipak, ono što nam se nikako nije uklapalo u cjelokupnu sliku motocikla ovog usmjerenja su plastične oplate koje u potpunosti ispunjavaju donji postroj i od pogleda skrivaju jedan od najvažnijih dijelova custom motocikala, a to je sam motor. I daljnji pregled motocikla nas je u nekoliko navrata ostavio u nedoumici. Tu prvenstveno mislimo na platforme za noge vozača, na kojima s jedne strane nedostaje poluga stražnje kočnice, a s druge poluga mjenjača. No, još veće iznenađenje nam je priredio sekundarni prijenos, na kojem nismo uočili

nitni lanac niti remen nego, znamo da će većini ovo zvučati nevjerovatno, varijabilni prijenos koji inače susrećemo na svim proizvodima iz segmenta skutera.

Sada nam više ništa nije bilo jasno! Radi li se ovdje o skuteru ili motociklu ili možda o mješavini koja kombinira elemente iz ova dva, inače kontradiktorna svijeta? Na kraju je ipak ispalo da je riječ o ovom zadnjem.

Naime, pogledamo li sam položaj vozača, on je izveden u tipičnom custom stilu. Kao prvo, upravljač je postavljen dosta široko i prema unatrag, tako da se ruke vozača jednostavno oslanjaju na njega. Ovakav tip upravljača možda malo smanjuje lakoću upravljanja prilikom manevri-

ranja na mjestu i prilikom provlačenja kroz gradsku gužvu, ali zato doprinosi ukupnoj udobnosti u vožnji. Isto tako, komande na upravljaču su funkcionalne i dobro raspoređene, a ogradala osiguravaju solidnu preglednost i ne vibriraju. No, ono što će nas ponovno vratiti u svijet skutera su poluge kočnica, koje su kao i na spomenutim vozilima u kompletu smještene na upravljač, što znači da je desna poluga zadužena za prednji kočioni sustav, dok lijeva ne upravlja spojkom (koje niti nema), nego stražnjom kočnicom. S druge strane, instrumenti u potpunosti prate američku filozofiju istinskih custom motocikala, što znači da vozač ima na raspolaganju tri analogna instru-

menta postavljena u masivna kućišta od lažnog kroma, od kojih je u srednjem, najvećem, smješten brzinomjer s pokazivačima ukupnog i parcijalnog broja prijeđenih kilometara, dok se s lijeve strane nalazi pokazivač rashladne tekućine, a s desne pokazivač razine goriva u spremniku.

Tu je još i komandni centar audio sustava, koji je smješten s donje strane "konjića" upravljača, na gornjem trokutu vilica, a obiluje mnoštvom raznoraznih gumbića za upravljanje. Da ne bi bilo zabune, CF V5 je serijski opremljen tunerom i USB priključkom za MP3, a sa popisa dodatne opreme moguće je naručiti i CD changer. Za reprodukciju ovog sveobuhvatnog audio dojma, zbog kojeg

Položaj vozača je pravi cruiserski, udoban i komforan, a ukupni dojam kviri jedino oskudno podstavljeno sjedalo





Oslonci za noge su velikih dimenzija i ne posjeduju komande stražnje kočnice i mjenjača



Variomatski prijenos i agregat su sastavni dio stražnje vilice

će vas svugdje primijetiti, zadužena su dva zvučnika koji se nalaze na prednjim oplatama koje opasuju pogonski agregat, a koji su vizualno vrlo lijepo integrirani u kromirani znak krila. Inače, same komande ovog sustava zaduženog za zvučnu kulisu u vožnji su dosta malih dimenzija i loše označene, tako da je za pravilnu upotrebu potrebno određeno vrijeme privikavanja ili bolje rečeno: učenja na pamet pozicija i funkcija svih tipki.

Položaj vozača u sjedalu sedlastog oblika, koje se nalazi na dovoljno niskih 686 mm od tla, vrlo je udoban, a u kombinaciji s upravljačem koji je dosta širok i proteže se prema unatrag daje osjećaj velike sigurnosti. Na žalost, samo sjedalo je dosta oskudno podstavljeno, što će dosta umanjiti ukupni komfor na dužim relacijama, kao i prilikom prelaska preko naglašenijih neravnina. Za razliku od sjedala, oslonci za noge vozača, izvedeni u obliku platformi, pomaknuti su prema naprijed u duhu "easy-ride" filozofije, što će osim opuštenosti u vožnji osigurati kvalitetan smještaj i vozačima većih dimenzija. Ni suputnik se na ovom motociklu ne može požaliti na smještaj, jer mu je ostavljena na raspolaganju zavidna količina prostora, a da ne spominjemo još i stražnji oslonac za leđa i veliki držač za ruke, koji se straga nastavlja u masivni nosač za prtljagu.

A sada i ono što nas najviše zanima, a to je kako se ovaj "istočnjački" skuter zarobljen u tijelu malog customa ponaša u dinamičkoj primjeni.

Prije nego što se odlučite pokrenuti CF V5 potrebno je deaktivirati alarm putem daljinskog upravljača koji se serijski isporučuje sa motociklom. Nakon toga potrebno je pronaći kontakt bravu, koja se kao i kod "ozbiljnije" braće nalazi na desnoj stran, ispod upravljačkog sklopa. Potom treba dati kontakt te, kao i na skuteru, pritisnuti polugu kočnice kako bi se motor uspješno pokrenuo elektrostarterom.

Na mjestu motor radi mirno i tiho, a ubrzanja teku linearno i bez stanke. Inače, srce ovog dalekoistočnog customa predstavlja od pogleda skriveni četverotaktni, i u sklopu stražnje vilice smješten tekućinom hlađeni jednocilindraš ukupne zapremine 244 ccm s jednom bregastom osovinom i četiri ventila. Snaga od 13,6

KS koja se razvija pri 6.500 okr/min uz okretni moment od 17,6 Nm pri 5.500 okr/min možda i nije najveći domet u ovoj klasi, ali je zato ovaj agregat razvija potpuno ravnomjerno i bez stresa, čime u potpunosti ostaje vjeran svojoj filozofiji i klijenteli kojoj je namijenjen.

Kao i kod svih vozila s variomatskim prijenosom i kod ovog CF-a je prilikom kretanja prisutno određeno kašnjenje, koje se javlja prilikom okretaja komande gasa, nakon čega se sve vraća u normalu, a ubrzanja teku fluidno i linearno. Istina, malo su nas razočarale i ukupne performanse ovog vozila, obzirom da maksimalnu brzinu od 100 km/h u današnje vrijeme bez problema ostvaruju i skuteri puno manje zapremine. U stvari, progresija u ubrzanju je sasvim zadovoljavajuća do 80 km/h, nakon čega je potrebno dosta živaca i poduži ravni pravac kako bi se dosegnule maksimalne vrijednosti. No, glavna odlika V5 ionako nisu performanse, nego opuštena vožnja i uživanje u laganom krstarenju, a tu ovo vozilo definitivno ima što pokazati. Najveća odlika proizlazi upravo iz automatskog prijenosa, koji omogućuje relaksiranu vožnju bez razmišljanja o upotrebi spojke ili mjenjačke kutije, zahvaljujući čemu se vozač može još više koncentrirati na samu vožnju. Ova karakteristika svoje prednosti najbolje demonstrira u gradskoj primjeni, prilikom učestalih stani-kreni operacija, koje se zahvaljujući variomatskom prijenosu na CF-u V5 izvode bez ikakvog stresa. U stvari, na ovom motociklu se osjećate, kao i u automobilu s automatskim mjenjačem, kao pravi gospodin koji



Komande upravljača audio sustava, koji se sastoji od tunera, USB priključka za MP3 i po narudžbi CD changera, nalazi se iza upravljačkog sklopa



Kočioni sustav je vrlo snažan u prvom dijelu svog djelovanja, tako da je za sigurno upravljanje potrebna velika doza opreza

"Easy-ride" usmjerenje ovog istočnjačkog vozila naglašava i mnoštvo dodatne opreme, blještavila kao i "laznog" kroma



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 72 x 60 mm
Obujam: 244 ccm
Razvod: jedna bregasta osovina i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač
Spojka: automatska centrifugalna
Okvir: čelične cijevi
Ovjes: teleskopskan vilica promjera 35 mm; straga dvostruki amortizeri
Gume: prednja 100/90-18, stražnja 150/80-15
Kočnice: naprijed disk promjera 300 mm i kočiona čeljust sa 2 klipčića, straga disk 220 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.200, širina 889, osovinski razmak 1.473, visina sjedala 686, težina 178 kg
Deklarirano: snaga - 13,6 ks (10 kW) pri 6.500 okr/min, max. okr. moment - 1,79 kgm (17,6 Nm) pri 5.500 okr/min
Spremnik goriva: 17 l.
Max. brzina: cca. 100 km/h

+ oprema, položaj vozača, dizajn, cijena, automatski prijenos

- premakan ovjes, performanse, preagresivne kočnice

uopće ne doživljava nervozu i ludilo oko sebe, jer je za svako pokretanje dovoljno samo okrenuti ručicu gasa i ostale radnje prepustiti pogonskom agregatu. S druge strane, kod srednjih i visokih okretaja javljaju se vibracije klasične za sve jednocilindrične motore, no, na ovom modelu se one zadržavaju samo na osloncima za noge i ne prelaze na upravljač i sjedalo.

Kao i što ga sama koncepcija usmjerava, motocikl se u nagibe spušta postupno, a serijski ugrađene gume dimenzija 100/90-18 sprijeda i 150/80-15 straga vrlo dobro izvršavaju svoju zadaću. No, za razliku od guma, ovjes, koji se sastoji od prednje klasične vilice promjera 35 mm - koju nije moguće podešavati - i dvostrukih stražnjih amortizera koji se mogu podešavati na opterećenju opruge, prilikom aktivnije primjene pokazuje i određene nedostatke. Naime, zbog relativno kratkog hoda stražnjih amortizera motocikl straga dosta grubo reagira na oštećenja na cesti i silu udara gotovo u potpunosti prenosi na sjedalo vozača, tako da se ne smijete iznenaditi ako vas stražnji kraj ponekad bez najave "šutne" u debelo meso. Isto tako, cijeli je motocikl dosta mekano podešen, tako da u dinamičnoj vožnji prednji kraj ponekad previše ponire, dok stražnji kraj naginje jasnim oscilacijama, što pri brzinama višim od 80 km/h vidljivo destabilizira cijelo vozilo, tako da vozač ima osjećaj kao da se cijeli motocikl uvija. Ukratko, ovjes je premekan za brzu vožnju i naglo vijuganje cestama, no, zato prilikom manje zahtjevnije primjene svoju funkciju obavlja u skladu s performansama vozila.

Kočioni sustav, koji se sastoji od prednjeg diska promjera 300 mm na koji djeluju kočione čeljusti sa 2 klipčića i stražnjeg diska promjera 220 mm, vrlo je agresivan i oštar u svom djelovanju i više je primjeren nekom motociklu sportske orijentacije. U stvari, nakon nekoliko uzastopnih zaustavljanja primijetili smo da kočnice i nisu toliko snažne, koliko im je doziranje neujednačeno. Prvi stisak poluge proizvodi veliku silu kočenja i potrebno je veliko iskustvo i fini osjećaj u ruci da ne dođe do blokiranja kotača, dok svaki daljnji mili-

metar hoda poluge kočnice proizvodi sve manju silu i zaustavljanje postaje sve slabije. Tu su još i dosta kratak hod poluga i tvrda podešenost koja smanjuje mogućnost fine regulacije, zbog čega moramo upozoriti buduće vlasnike na oprez, bez obzira na iskustvo, kako ne bi sami sebe doveli u nezgodnu situaciju.

Sve u svemu, CF V5 250 je čudnovati mješanac izveden kao spoj osobina motocikla i skutera, kojim se lako upravlja, koji je vrlo pogodan za početnike, kao i za one koji se još uvijek ne žele odreći motocikla, a neizmjereno ih

privlači praktičnost varijabilnog prijenosa koji ih oslobađa suvišne upotrebe spojke i mjenjača. Po pitanju ciklistike i maksimalnih performansi možda ne spada u sam vrh ponude, ali se zato odlikuje mnoštvom opreme, kvalitetnom završnom obradom i izgledom dostojnim jednog pravog custom cruisera veće zapremine. Na kraju moramo spomenuti i cijenu od 24.190 kn, koja nije mala, ali nam se čini opravdanom, pogotovo ako uzmemo u obzir da je taj iznos jedva dovoljan za neko slično ostvarenje ili skuter upola manje zapremine. ■



CF Moto V5 ostvaruje skromne performanse koje zaostaju i za onima koje ostvaruju skuteri slične zapremine