



MISTRZ ŚCIEMY

Gdybym był małaolatem, na bank chciałbym mieć CPI SM 50. Bo to coś jak dorosły motocykl, tyle że ma 50-centymetrowy silniczek.

Tekst i zdjęcia Jacek Ociepko

Od czasów liceum zdążyłem już zapomnieć, jak jeździ się motorowerem. Ale skoro zdarzyła się okazja, aby sobie przypomnieć to dlaczego nie? Pierwsza przymiarka do CPI. Wąska kanapa i la enduro jest naprawdę wysoko. Rama pod nią bez problemów poradziła sobie ze „160”. Na Tajwanie, rodzimej wyspie CPI, motocykl jest sprzedawany z czterosurową „250”. Szeroka kierownica, przełączniki, ustawienie podnóżków – tu wszystko jest jak w dorosłym bike’u. Dopiero po

odpaleniu silnika ustyszałem, że to motorower. Dźwięk dwusuwowej „50” przypomina odgłos pily spalnicowej. Widać, że ludzie z CPI bacznie śledzą motocyklowe trendy. Cały układ wydechowy został wykonany ze stali nierdzewnej, a końcówki magafon to coś pomiędzy najnowszymi R-szóstką a GSX-R-em. Wygląda to bajerancko, brzmi superowo.

To co, ruszamy? Nie tak prędko – wcześniej trzeba dobrze rozgrzać silnik. Jak dla mnie, trwa to zbyt długo. Na pocieszenie pozostaje fakt, że można zapo-

mnieć o włączeniu ssania – dzieje się to automatycznie. Zimny silniczek niechętnie wkręca się na obroty i jest bardzo słaby. Gdy jednak ciecz chłodząca rozgrzeje się do właściwej temperatury, te problemy znikają jak ręka odjął. Silniczek chętnie kręci do 10 000 obr/min. Najlepiej czuje się w zakresie 6000-8000 obr/min. Kokpit informuje o obrotach, wyświetlając rząd prostokątów lub – po wybraniu odpowiedniej opcji – cyfrowo. Tak mała jednostka nie poradziłaby sobie pewnie z tym motocyklem, gdyby nie ciasno ze-



▲ Wydech – mistrzostwo świata wśród „50”.

▼ Hamulec świetnie wygląda i tak też działa.



▲ Choć to motorower, może pójść i 100 km/h.

stopniowana skrzynia biegów. Ta w CPI ma aż sześć przełożeń. Zaskoczyła mnie precyzja, z jaką można je zapinać. Skok dźwigni jest krótki, każdej zmianie towarzyszy miłe dla ucha, ciche kliknięcie. Jak w prawdziwym motocyklu. Żeby jechać dynamicznie, trzeba często mieszać biegami. Ale startując spod światła, na 100% zostawisz za plecami większość aut. Na dodatek, oddawiony CPI potrafi na prostej ciąć setkę. Jak na „50”, wynik znakomity. Hamulce nie tylko świetnie wyglądają, ale tak też działają. Tyl-

ny jest dosyć twardy, a precyzją działania – niezła. Co się tyczy skuteczności – zostawienie czarnej krechy na asfalcie nie stanowi najmniejszego problemu. To zasługa tarczy o sporej średnicy (210 mm), w którą wryza się dwutłoczkowy zacisk. Nie można przyczepić się także do przedniego hebla. Możliwość zmiany ustawienia kłamki to kolejny patent ze świata dorosłych maszyn.

By bike wykonał stoppie, nie potrzeba mieć wcale uścisku Schwarzeneggera. Wystarczy dwa palce, by tylnie koło powędrowało w powietrze. Niestety, podczas tej figury CPI obnaża swoją słabą stronę – zbyt miękkie przednie zawieszenie. To prawda, sprawdza się ono podczas jazdy po dziurach i koleinach, ale podczas hamowania przód głęboko nurkuje. Fabryczne ustawienie tylnego amortyzatora również mogłoby być twardsze. Gdy na kanapie usiadzie pasażer, tył bike'a mocno opada. Wyjściem z sytuacji jest zmiana napięcia sprężyny, do czego służy specjalny pierścień na amortyzatorze.

CPI to mistrz ściemy. Jeśli chodzi o wygląd maszyny, to dorosły motocykl. A i osiągi pozwalają zaliczyć go nie do motorowerów, lecz do motocykli. ■



▲ Mocarne podnóżki wykonano z aluminium.

▼ Nowoczesny kokpit – rodem z dorosłych motocykli.



▼ Małeńki silniczek ma chłodzenie cieczą.



DANE TECHNICZNE

CPI SM 50

■ Silnik

Jednocylindrowy, dwusuwowy, chłodzony cieczą, gaźnik Mikuni, mechanicznie sterowane sprzęgło mokre, smarowanie z dozownikiem, skrzynia biegów o sześciu przełożeniach, rozrusznik elektryczny, napęd tylnego ko-

ła łańcuchem.

Pojemność skokowa 49 cm³
Śr. cyl. x skok tłoka 40,0 x 39,2 mm

■ Podwozie

Kołyskowa rama stalowa, z przodu widelec teleskopowy, śr. goleni 37 mm,

z tyłu aluminiowy wahacz, centralny amortyzator, regulowane napięcie wstępne sprężyny. Hamulce: przed tarcza o śr. 270 mm, zacisk dwutłoczkowy, z tyłu tarcza o śr. 210 mm, zacisk dwutłoczkowy.

Opony p/ł 110/70-17 / 130/70-17

■ Wymiary

Długość 1950 mm
Szerokość 820 mm
Wysokość 1210 mm
Pojemność zbiornika paliwa 7 l

■ Cena

11 900 zł