

Report z jazdy
CPI GTR



BĘDZIE OSTRA WALKA!

CPI stworzył model GTR – sportową mieszankę skutera z motocyklem. Sam pomysł nie jest nowy, ale nikt przedtem nie poszedł tak daleko w tym kierunku.

Tekst: Cecilia Kupeczik, zdjęcia Imre Paulovits

Moje poprzednie spotkanie ze skuterem było bardzo bolesne. Przednie koło wpadło w wyrwę i przeleciałam nad kierownicą. Po raz nie wiadomo który okazało się, że kask, kurtka i rękawice to niezbędne wyposażenie, w wielu przypadkach ratujące zdrowie. Mimo złych wspomnień związanych ze skuterami, CPI GTR wzbudził moje zaufanie. 17-calowe

koła, podnóżki i siedło jak z prawdziwego motocykla. Maszyna jest stosunkowo duża, więc nie masz wrażenia, że siedzisz na małym, wyrotnym skuterku.

Firma CPI została założona na Tajwanie przez menedżerów i inżynierów, którzy odeszli z firmy Sanyang. Od tego czasu produkuje w Chinach i na Tajwanie. Od sześciu lat ma umowę z austriacką firmą Zwe-

irad Leeb, zapewniającą jej wyłączność na sprzedaż skuterów CPI w Europie oraz na opracowywanie modeli przeznaczonych na rynek europejski. CPI GTR nie został zaprojektowany jako typowy skuter z Azji Południowo-Wschodniej, lecz jako nowość na miarę światową w segmencie skuterów sportowych. Stylizacja jest dziełem austriackich i włoskich projektantów, silnik

opracował Uniwersytet Techniczny w Grazu, który od lat prowadzi badania i prace rozwojowe nad nowoczesnymi dwusuwami (we wczesnych latach 80. wspólnie z firmą Puch zbudowano tam pierwszy dwusuw z katalizatorem). Po opracowaniu w Austrii, GTR miał być produkowany w Chinach, jednak szybko zrezygnowano z tego pomysłu, gdy okazało się, że nie da się tam uzyskać wymaganej jakości. Stało na tym, że będzie produkowany na Tajwanie, a niektóre elementy (np. światła, kokpit, zamki, opony) będą dostarczane przez europejskich wytwórców.

Na pierwszy rzut oka ma się wrażenie, że GTR to niezwykle konsekwentnie wprowadzony w życie pomysł, który towarzyszył powstawaniu Gilery DNA – chęć zbudowania jednolitego łączącego zalety motocykla i skutera. 17-calowe koła i kratownicowa rama zapewniają GTR-owi nie tylko motocyklowy wygląd, ale też zwiększają jego stabilność. Podwójny reflektor nadaje mu sportowy charakter. W austriackim projekcie zabrakło tylko zbiornika o kształcie umożliwiającym trzymanie go kolanami. Pozycja jeźdźcy na GTR-ze przypomina raczej motorower lub skuter niż motocykl. Kształt kanapy jest wzorowany na motocyklach sportowych i w efekcie zabrakło pod nią miejsca na kask. Pod stopniowaną kanapą wygospodarowano jednak dwa średniej wielkości schowki. Są też paski do przymocowania dwóch kasków. Siodła, szczególnie pasażera, są umieszczone dość wysoko. GTR jest dość duży i zapewnia dużo miejsca i swobody ruchu nawet osobom wysokiego wzrostu. Niżsi jeźdźcy będą mieli kłopoty z sięgnięciem nogami do ziemi. Z tego właśnie powodu dla krajów, w których „50” mogą dosiadać 14-latk, Austriacy opracowali montowaną na życzenie niższą kanapę.

Dzięki polskiemu importerowi CPI (Scooter sp. z o.o.) mogliśmy wypróbować GTR-a w pobliżu miejsca jego powstania. Wolfsberg niedaleko Klagenfurtu oferuje nie tylko wspaniałe alpejskie widoki, ale również cudownie kręte górskie drogi, na których oprócz mocy silnika można było przetestować także jakość podwozia. Dla porównania postawiono do naszej dyspozycji również kilka Giler Runnerów i Derbi GP1. Są to sportowe skutery należące do tej samej klasy cenowej, co GTR.

Już na samym początku zwrócili uwagę stabilność i precyzja prowadzenia. Pod tym względem GTR jest zdecydowanie lepszy od konkurentów. Elementy resorująco-tłumiące są sztywno zestrojone, co jeszcze bardziej podkreśla sportowy charakter tego nowego austriackiego projektu. Do wizerunku całości niezbyt pasuje przedni hamulec, działający dość tępo. Na taki zarzut CPI ma prostą odpowiedź – na GTR-ze będą jeździć przede wszystkim początkujący, więc nie chcieliśmy ich narażać na skutki zablokowania przedniego koła przez zbyt ostro działający hamulec. Jeżeli miałyby tak zostać, to zanim ruszy produkcja seryjna należałoby zadbać, aby oba hamulce miały ten sam punkt zadziałania.

Silnik w wersji otwartej okazał się dość mocny, a zestrojenie automatycznej przekładni – bardzo dobrze dobrane. Nawet na 15-procentowych wzniesieniach CPI nie miał (również gdy siedzieli na nim dwie osoby) żadnych problemów, zwawo przyspieszał – zawsze dobierając obroty, przy których moc była największa – i według prędkościomierza rozwijał 100 km/h. Przy tej prędkości podwozie nie wydawało się przeciążone. Nawet na zakrętach pokonywanych na pełnym gazie i na niezbyt równych nawierzchniach GTR nie tracił stabil-

◀ Do przedniego hamulca można mieć wprawdzie zastrzeżenia, ale trzeba pamiętać, że maszyna jest przeznaczona dla początkujących.

▼ Wyskalowany do 11 000 obrotomierz wygląda jak z rasowego supersporta.

▼ Nowoczesny styl – ostre krawędzie owiewek i soczewkowe reflektory.





1. Ceną za sportowe cechy skutera jest mała pojemność schowków na bagaż.

2. Dynamiczny silnik, dobre zestrojenie napędu i duże, 17-calowe koła to atuty GTR-a.

3. Stabilne prowadzenie nowego modelu CPI zapewnią solidna kratownicowa rama.

CPI GTR

dane techniczne

Silnik

Chłodzony cieczą, 1-cylindrowy, 2-suwowy, gaźnik o śred. 16 mm, rozrusznik elektryczny i nożny, alternator 105 W, akumulator 12 V/4 Ah, nieregulowany katalizator, spełniający wymagania normy Euro 2, sprzęgło odśrodkowe i variomatik.

| | |
|----------------------------|---------------------------------------|
| Pojemność skokowa | 49 cm ³ |
| Stożek sprężania | 11,8:1 |
| Moc maksymalna | 3,3 kW (4,5 KM) przy 6500 obr./min |
| Maksymalny moment obrotowy | 4,9 Nm przy 6000 obr./min |

Podwozie

Stalowa rama kratownicowa, widelec teleskopowy, śr. 33 mm, skok zawieszenia 30 mm, zespół napędowy zblokowany z wahaczem, dwa amortyzatory, bezstopniowo regulowane napięcie wstępne sprężyny, z przodu jedna tarcza hamulcowa o śr. 280 mm, stały zacisk dwutłoczkowy, z tyłu jedna tarcza hamulcowa o śr. 210 mm, stały zacisk dwutłoczkowy, wymiary opon – przód 110/70-17, tył 130/60-17.

Wymiary i masa

| | |
|----------------------------|------------------|
| Masa z paliwem | około 118 kg |
| Długość/szerokość/wysokość | 1960/690/1280 mm |
| Rozstaw osi | 1343 mm |
| Wysokość siodła | 825 mm |
| Pojemność zbiornika paliwa | 8 l |
| Serwis | co 5000 km |

Cena jeszcze nieustalona
(początek sprzedaży w 2005 r.)

ności. Kratownicowa rama i dobre elementy zawieszenia poradziłyby sobie z pewnością nawet z dwa razy większą mocą.

Czy to oznacza, że można wkrótce spodziewać się „125” lub „200”? – Zdecydowanie nie, gdyż do tego musielibyśmy opracować własny silnik. Kosztowałoby to dużo, tyle samo, ile kosztują silniki dostępne obecnie na rynku – informuje przedstawiciel firmy Zweirad Leeb. Właściwie to szkoda, bo dopiero wtedy można by w pełni wykorzystać zalety podwozia.

Żeby móc coś powiedzieć o jakości, trzeba poczekać na pierwsze dostawy do salonów. Testowane egzemplarze pochodziły z produkcji przedseryjnej. Do uruchomienia produkcji seryjnej, co nastąpiło

pod koniec września, miało być jeszcze to i owo zmienione. Układ wydechowy ze stali nierdzewnej, który wskutek zamontowania katalizatora rozgrzewa się do temperatury 650 °C, miał otrzymać osłonę termiczną, kilka części z tworzyw sztucznych miało zostać lepiej dopasowanych, a spawy na ramie mają wyglądać jeszcze lepiej. Wtedy też się okaże, czy uda się poprawić lakier na częściach karoserii, bo wyglądał matowonieciekawie. Reszta pod każdym względem dorównuje najlepszym skuterom sportowym.

CPI nie spieszyło się z pracami rozwojowymi, ale opłaciło się. Podwozie może być wzorem i (poza łepym przednim hamulcem) przewyższa wszystko, co w tej

dziedzinie prezentują skutery. Silnik jest dynamiczny, napęd bardzo dobrze zestrojony. Jeżeli w produkcji seryjnej uda się utrzymać jakość, ta maszyna może stać się ważnym modelem w historii skuterów sportowych lub sportowych „50”.

