



Test Scootworks Challenge

Do 2025 roku przybędzie 250 mln Chińczyków, ale tyle samo, tzn. ok. 1,5 mld, będzie wtedy Hindusów. Jednak na razie rynek skuterów zdominowali Chińczycy i zapewne będzie tak przez długie lata.

Tekst: J. Modrzejewski, zdjęcia: J. Hanusz

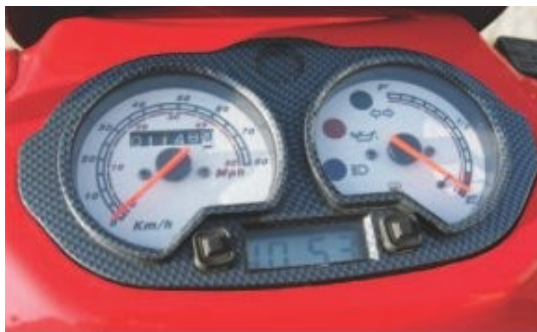
Chiński skuter, przynajmniej na razie, kojarzy nam się z tanim produktem niekoniecznie najwyższej jakości. Bardzo powoli, ale chyba jednak zaczyna się to zmieniać. Dowodem na to jest coraz lepsza stylistyka nowych skuterów. Żeby daleko nie szukać, spójrzmy na Scootworksa Challenge'a. Wygląda całkiem niezłe, prawda? Największe wrażenie robią bielutkie felgi, przednia tarcza hamulcowa typu wave oraz sportowy wydech z chromowaną końcówką i osłoną. Trochę boli, że nie ma żadnego schowka na drobiazgi ani nawet haczyka na torbę z zakupami, ale w końcu sport to sport.

Szkoda, że w kokpicie zabrakło obrotomierza. Jest za to zegarek (chiński, elektroniczny, w rozmiarze XXL), który oprócz czasu pokazuje datę, ma również sekundnik (do mierzenia przyspieszeń?). Może się podobać tylny spojler z funkcją bagażnika. Niestety, pozytywne wrażenie ogólne psuje umieszczony za siodłem wlew paliwa, w który wstawiano poprzeczkę. Ma ona tylko jedną funkcję – w czasie tankowania niemal na pewno fundniesz sobie prysznic z bezolowiówki... Świat poszedł dalej i wlew jest najczęściej pod siodłem.

Dwa suwy serca

Miłą wiadomością jest oddławienie silnika (nie próbujcie robić tego w domu!). Dwusuwowy silnik jest chłodzony powietrzem. Z 49,6 cm³ pojemności Chińczycy wyciągnęli 3,52 KM przy 6500 obr/min (w wersji zdławionej). Z kolei maksymalny moment obrotowy wynosi 4 Nm przy 5400 obr/min. Pierwsza przymiarka nie wypada najlepiej – cholera, wyglądam jakbym zwinął pojazd ▶

(R)EWOLUCJE: CHINY



▲ Zegary otoczono plastikową imitacją karbonu. Zegarek oprócz czasu wyświetla datę i sekundnik.

► Schowek pod kanapą nie grzeszy pojemnością – zmieści się tu tylko płytki jet...

▼ Scootworks pod knajpą robi wrażenie. Nikt nie podejrzewa go o chiński rodowód.



▲▲ Białe felgi z czerwonymi nalepkami wyglądają znakomicie. Hamulec daje radę, ale nie powala.

▲ Poprzeczka we wlewie paliwa gwarantuje przysnąć z wachy w czasie tankowania.



jakiemuś małolatuwi. Zmieścić kolana za owiewką to nie tak hop-siup. Sportowej „50” można wybaczyć, chyba...

Bez dwóch zdań, warto dać szansę silnikowi na rozgrzanie się. Na zimno nie bardzo chce współpracować. Odkręcam manetkę: chwila niepewności i jedzie. Pomiędzy 10 a 20 km/h jest dziura. Dopiero powyżej tej prędkości zaczyna się zabawa. Nie jest w stanie jej przeszkodzić nawet liczba 80 na końcu skali prędkościomierza. A przy zjeździe z wysokiej góry wskazówka opiera się o ramkę od kokpitu. Niezły czad! Przy czym nie skrzypią żadne plastiki, nic się nie chce urwać ani odpaść. Sprawa robi się podejrzana. Całkiem niezłe spasowanie plastikowych elementów również robi wrażenie. Jest jeszcze jedna niezła wiadomość – przy takim traktowaniu silnik wciąga tylko niecałe 4 litry wachy.

Bujanie na oceanie

Kręgosłupem skuterka jest rama ze stali. Widelec teleskopowy prowadzi 13-calowe koło. Z tyłu jest taka sama felga, tyle że obuta w szerszego, 130-milimetrowego łączka (o 10 mm więcej niż z przodu). Pojedynczy amortyzator ma regulację napięcia wstępnego sprężyny. Skuter, ze względu na wymiary, nie przepada za nierównościami. Alergicznie reaguje na większe dziury – buja się wtedy jak okręt na wzburzonym oceanie. Zawieszenia mogłyby mieć słabsze tłumienie odbicia. Na bruku trzęsie, ale trzyma kurs. Także na koleinach nie ma tragedii. Jazda z pasażerem jest możliwa. Jednak ze względu na to, że na pokładzie brakuje miejsca i trzeba się przytulać, mam ochotę tylne miejsce zarezerwować tylko dla pasażerki. Jednak w duecie



dane techniczne

■ Silnik

Jednocylindrowy, dwusuwowy, chłodzony powietrzem, zapłon elektroniczny CDI, sprzęgło CVT.
 Pojemność skokowa 49 cm³
 Stopień sprężania 8:1
 Średnica cyl. x skok tłoka 40,0 x 39,2 mm
 Moc maks. 3,52 KM (2,59 kW) przy 6500 obr./min
 Maks. moment obrotowy 4 Nm przy 5400 obr./min
 Zasilanie gaźnik
 Smarowanie z dozownikiem oleju

■ Podwozie

Rama ze stali
 Zawieszenie p/t widelec teleskopowy/
 /pojedynczy amortyzator
 Hamulce p/t tarcza hamulcowa, śr. 190 mm,
 jednoczłonowy zacisk/ bęben, śr. 110 mm
 Obręcze p/t 3,5 x 12/3,5 x 12
 Opony p/t 120/70-12 / 130/70-13

■ Wymiary i masy

Di./szer./wys. 1855/680/1130 mm
 Rozstaw osi 1285 mm
 Wysokość kanapy 760 mm
 Masa pojazdu z płynami 92 kg
 Dop. masa całkowita 242 kg

■ Cena

4599 zł

■ Wyposażenie

Schówek na kask
 Schówek na drobiazgi
 Bagażnik
 Topcase
 Szyba
 Blokady kierownicy
 Zegarek
 Licznik przebiegu dziennego
 Wskaźnik poziomu paliwa
 Rozrusznik elektryczny/nożny
 Podstawka centralna/boczna



trzeba zapomnieć o szybkim odejściu spod świateł, uskok w charakterystyce mocy jest wtedy jeszcze mocniej odczuwalny. Zapomnij o szpanowaniu. Czasem lepiej postawić skuter przed knajpką czy na deptaku i niech jego wygląd wykona całą robotę.

Przednia tarcza typu wave wygląda bajerancko i to by było na tyle zalet. Współpracuje ona z jednoczłonowym za-

ciem. Hamulec wymaga użycia sporej sily i nie powala skutecznością. Tylny hebel wypada jeszcze bardziej. Bęben w sportowym skuterze to pomyłka, tym bardziej że ma taką sobie skuteczność.

Za 4599 zł dostajemy całkiem niezłe wykonany skuter o sportowym wyglądzie. Ma on jednak kilka niedociągnięć, z którymi niełatwo się pogodzić.

◀ Bęben w sportowym skuterze to przecięcie, tym bardziej że nie poraża on skutecznością.

◀▲ W ten sposób na skuter patrzają tylko w serwisie. Rdza nieco zaatakowała rurę wydechową, na liczniku skutera jest już ponad 1100 km.

▼ Wysocy kolesie będą wyglądać dość zabawnie na chińskim pozeraczu kilometrów.

