

Kao pravom uvodu u svijet velikih motocikala, ovom atraktivnom i bogato opremljenom "Žući" ipak nedostaje ponešto žustrine, jednako kao što mjenjaču i sjedalu nedostaje mekoće. No, lagan i okretan kakav jest, CPI SM 50 ima dovoljno onih atributa koji supermoto motocikle najmanje zapremine čine toliko privlačnijim i zabavnijim od prosječnog skutera



CIJENA  
19.990 KN

# Junior Supermoto

PIŠE: **TOMISLAV BEŠENIĆ**  
FOTO: **ŽELJKO PUŠCENIK**

Ma nešto posebno u testiranju 50-tica. Možda je stvar u tome što se svaki put kada se nađemo za upravljačem takvog motocikla osjećamo kao da smo «osedlali» vremeplov koji nas trenutno vraća u doba rane

mladosti, u kojem bismo znatizeljno zavirivanje u duboki dekolte slučajne prolaznice potisnuli u drugi plan svaki put kada bi se u našoj blizini našlo bučno stvorenje koje je iz svog rezonantnog ispuha izbacivalo neodoljivu simfoniju reskog zvuka pomiješanu sa slatkastim mirisom sagorjelog

«dvotaktola». Sasvim sigurno ima nešto i u tome što nam takvi lagani, kompaktni, upravljivi i nimalo snažni hi-tech mopedi pružaju osjećaj potpune kontrole i apsolutne dominacije čak i onda kada ih vozimo na krajnjim granicama njihovih mogućnosti. Vjerojatno bismo

vam još neko vrijeme mogli nabrajati razloge zbog kojih gajimo simpatije prema motociklima najmanje zapremine, no nismo osmislili ovaj uvod da bismo točno specificirali razloge naše ugode, već kako bismo konstatirali da i nakon pozamašnog broja kilometara provedenih za upravlja-

kočiona se grupa sastoji od po jednog nazubljenog diska na prednjem i stražnjem kotaču, koji svoj posao obavljaju kvalitetno, iako možda nisu toliko žestoki koliko bi se očekivalo od supermoto motocikla



CPI SM 50 je bogato opremljen, a dokaz tome su digitalna ploča s instrumentima i atraktivna poluga nožne kočnice



Atraktivnog izgleda i s brojnim ukrasnim detaljima, CPI posjeduje sve vizualne atribute koji krase i velike supermoto motocikle



Već je na prvi pogled jasno da se CPI SM 50 svojim dizajnom svrstava u kategoriju modernijih izdanaka vrste čiji se pripadnici kod nas znaju potpuno nepravedno nazivati biciklima s pomoćnim motorom. Agresivan i ušminkan, žuto-plavi nas je CPI, ovisno o tome iz kojeg bismo ga kuta gledali, čas podsjećao na Suzuki DRZ 400 SM, a čas na nekadašnje modele Husqvarne. Iako je svojim performansama ni izbliza ne može opravdati, takva analogija testiranom CPI-u snažno ide u prilog, jednako kao i činjenica da posjeduje nekoliko detalja - poput atraktivno izvedene poluge stražnje kočnice - koji ga čine dovoljno posebnim da možemo reći da posjeduje dušu.

čem osjetno snažnijih motocikala još uvijek možemo naći zadovoljstvo u vožnji «pedesetica» opremljenih mjenjačem. A ako to uspijeva nama, onda će sasvim sigurno uspjeti i prosječnom četrnaestogodišnjaku, kojem je i namijenjena ovakva vjerna replika pravih supermoto motocikala.

S obzirom na to da je upravo atraktivan izgled ono što najviše privlači najmlađe ljubitelje motorizirane vožnje na dva kotača, red je da se prije dinamičkih osobina posvetimo statičkom opisu motocikla. Počinjemo od prednjeg kraja, koji ispod klasične enduro maske i isto takvog svjetla, te kratkog i visoko podignutog blatobrana sasvim očekivano udomljuje žbičane naplatke promjera 17 inča ukrašene nazubljenim diskovima. Klizeći pogledom preko sjajnih štapova klasične prednje vilice dolazimo do uobičajeno malenog spremnika goriva ukrašenog jednostavnim plastikama, koje svojim donjim i gornjim bridom gotovo neprimjetno stapaju sa uskim i dugačkim sjedalom. Ispada tako da sklad i čistoću linija gornjeg dijela motocikla donekle kvare tek visoko podignuti oslonci za noge suvozača.



Kao i kod svakog supermota, vožnja je to zabavnija što su zavoji oštriji



Jedan od vizualno najupečatljivijih detalja na ovom motociklu svakako je ispušni sustav, koji svojom izvedbom podsjeća na rješenja s kojima se susrećemo kod sportskih motocikala



Što se pak tiče pogleda ispod struka, tu CPI iznenađuje oblikom i smještajem svojeg ispušnog sustava koji dugo vijuga ispod motocikla, da bi svoj put naglo završio kratkim ispušnim loncem koji svojim oblikom i smještajem podsjeća na rješenja kakva u posljednje vrijeme često vidamo kod sportskih motocikala.

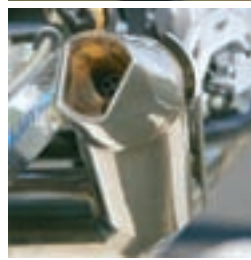
#### Tipični pripadnik svoje vrste

Iako zbog tog upečatljivog detalja susjedni elementi padaju pomalo u drugi plan, ukupnom dojmu i ljepoti stražnjeg kraja doprinose duga oscilirajuća vilica urešena naljepnicama, nazubljeni disk i kompaktno stražnje svjetlo. U dosadašnjem smo opisu nabrojali gotovo sve sastavne elemente ovog motocikla osim onih najvažnijih - okvira i pogonskog agregata. Istini za volju, tu se - barem što se tiče vizualnog dojma - i nema puno toga reći, budući je unutar klasičnog čeličnog okvira ukliješten lijepo izveden, ali ni po čemu posebno upečatljiv jednocilindrični «vodenjak» koji veselo pali iz prve čak i kad je potpuno hladan. Prema navodima proizvođača, njegovih je dvotaktnih 49,2 ccm zapremine bilo dovoljno da se u blokiranoj verziji izvuče ravno 3 KS pri okruglih 7.000 okr/min. Vrijednosti su to koje neće impresionirati nikoga, no od suhoparnih brojki je ionako važniji osjećaj kojeg pogonski agregat pruža u vožnji. Nažalost, ni u tom nas subjektivnom području CPI nije oduševio na način koji bi mu osigurao da svojom maksimalnom snagom i ukupnim performansama u potpunosti opravda sportski ustroj ostatka motocikla. Možda se radi o našoj profesionalnoj deformaci-

ji uvjetovanoj činjenicom da se većinu svog vremena družimo i s 50-tak puta jačim motociklima, no i čak kada smo svoje kriterije pokušali spustiti sasvim na razinu klase kojoj pripada SM 50, nismo se mogli oteći dojmu da bi nam dvotaktni agregat mogao pružiti nešto više. Nije toliko problem u maksimalnoj snazi, koja bi mogla dostajati za agilno «jurcanje» laganih i golobradih jurišnika, koliko u načinu na koji se ta snaga razvija i činjenici da s porastom broja okretaja agregat ne dobiva previše na živosti, ma koliko vi bili strpljivi.

No, dok nam zdravi razum govori da od malenog dvotaktnog agregata ni ne možemo očekivati čuda, od mjenjača smo ipak očekivali više mekoće. Ovakav tvrd kakav jest, mjenjač nam je bitno umanjivao užitek vožnje, a imali smo problema i s pronalaženjem neutrala.

Ipak, da budemo do kraja korektni, treba spomenuti da smo na test dobili gotovo potpuno novi motocikl, tako da je s nakupljanjem kilometara mjenjač postajao sve mekši i lakši za uporabu, prepustivši tako neželjenu titulu najtvrdog elementa uskom i visoko



Pogonski bi agregat svojom izvedbom trebao zadovoljiti prosječnog četrnaestogodišnjaka, no ne bismo mu zamjerali da u svom radu prikaže malo više živosti

Zahvaljujući svojoj malenoj težini motocikl se izrazio lagano i munjevito obrušava u zavoje. Svojim pretvrdim sjedalom CPI SM 50 još jednom potvrđuje da je kod ove kategorije vozila udobnost vozača u drugom planu



Visoko postavljene oslonci za noge sugeriraju da se ovaj CPI može voziti i udvoje, no zbog uskog i tvrdog sjedala takvo što je moguće samo na kraćim relacijama



postavljenom sjedalu izrađenom po uzoru na ono koje susrećemo kod pravih supermoto motocikala izražene «hard» orijentacije. Ne moramo posebno naglašavati da se takav «racing» element negativno odrazio na ukupnu udobnost, no vjerujemo da to neće predstavljati preveliki problem potencijalnim korisnicima, koji će ionako ovaj CPI većinu vremena koristiti samo na kraćim relacijama.

Po svemu dosad navedenom ispada da je uz određena odstupanja ovaj maleni supermoto tipični pripadnik klase kojoj pripada. Uobičajenim nedostacima kao što su skromna udobnost i nejak pogonski agregat CPI SM 50 daje i svoj osobni pečat spomenutim pretvrdim mjenjačem, no sve to je to samo jedna strana medalje supermoto 50-tice. Druga je strana puno zabavnija i u prvom se redu odnosi na iznimnu okretnost kao posljedicu spretne ciklistike, ali i male težine samog vozila. Nažalost, CPI ne deklarira suhu masu ovog vozila, tako da ćete nam morati vjerovati na riječ kada kažemo da je SM 50 lagan motocikl, a ta karakteristika posebno dolazi do izražaja prilikom ulaska u zavoj, kada motocikl bez ikakva oklijevanja pada u nagib. U stvari, motocikl pada u nagib toliko brzo, da bi to moglo preplašiti nove vozače, no jednom kada se na to priviknu ta će im karakteristika postati izvorom zabave koja je sasvim prisposobiva ovakvoj vrsti motocikala.

### Zlatna sredina

Kad smo već kod zabave i navikavanja, valja spomenuti i kočnice, koje nam u početku nisu djelovale

onoliko «žestoke» koliko to možda očekujemo od supermoto motocikla, no svejedno se odlikuju kvalitetama sasvim primjerenima vozilu ovakvih performansi. Doduše, pomalo je neobičajeno da supermoto i enduro inačica imaju jednake kočnice, no dva su nazubljena diska promjera 270 odnosno 210 mm korektno obavljala svoj posao, a u prilog njihovoj izvedbi ide i to što se već nakon malo privikavanja podizanja na prednji kotač izvode iznimno lako i zabavno.

Takve su kočnice samo još jedna potvrda da CPI SM 50 prikazanim

vrlinama i manama nije ni najbolji ni najjeftiniji u svojoj klasi, ali sasvim sigurno nije ni najgori ni najskuplji. Radi se o zanimljivom motociklu koji je svojom cijenom od 19.990 kuna zapeo na pola puta između jeftinijih konkurentnih modela Generica i Malagutija i skuplje Yamahe DT 50 X ili Aprilije SX 50, koju smo također nedavno vozili i za koju možemo posvjedočiti da je pokreće nešto spremniji pogonski agregat. No, za posjedovanje Aprilije potrebno je izdvojiti dodatne 3 tisuće kuna, što i nije mala svota kada počinjete s ionako neizvje-

snom operacijom uvjeravanja roditelja da je kupnja vašeg prvog motocikla prijeko potrebna kako biste se kvalitetnije izdvojili iz mase svojih vršnjaka ili poboljšali svoj imidž. Doduše, bilo bi pogrešno razmišljati o kupnji ovakvih spretnih motocikala isključivo u terminima tinejdžerskog statusnog simbola, posebno stoga što supermoto 50-tice daju najbolje od sebe tek kada im pristupate kao izvoru nestašne zabave na dva kotača, koji će vam svijet pravih motocikala dočarati puno bolje od bilo kojeg skutera, ma koliko se on dičo svojim sportskim ustrojem. ■

Nakon malo privikavanja, podizanja na prednji kotač se izvode očekivanom lakoćom



### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> jedan cilindar, dvotaktni
<b>Obujam:</b> 49,2 ccm
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> rasplinjač
<b>Spojka:</b> s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okvir:</b> čelični
<b>Ovjes:</b> naprijed klasična vilica s cijevima promjera 35 mm; straža oscilirajuća vilica s monoamortizerom
<b>Gume:</b> prednja 110/80-17, stražnja 130/70-17
<b>Kočnice:</b> naprijed disk promjera 270, straža disk promjera 210 mm
<b>Dimenzije (u mm):</b> dužina 1.995, širina 790, visina 1.185 mm
<b>Deklarirano:</b> snaga - 3 KS (2,2 kW) - 7.000 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 7 l

**+** atraktivan dizajn, bogata oprema, okretnost

**-** tvrdo sjedalo, mjenjač, razvijanje snage