

KINAI ŠOKA AUKŠČIAU BAMBOS



Ir jiems tai pavyksta. Aš nekalbu apie lengvosios atletikos pasiekimus čempionatuose ir olimpiadose. CFMOTO jau penktus metus stiprina savo pozicijas gatvės motociklų segmente, ir panašu, kad jie gali priversti nerimauti čia jau šiek tiek užsibuvusius konkurentus. **Autorius** Marius Eidukonis
Nuotraukos Andriaus Aleksandravičiaus

GEOPOLITIKOS PAMOKA

Artimiausiuose šešiuose žurnalo puslapiuose bandysime griauti mitus. Apie produkciją iš Kinijos visi turime savo nuomonę: vieni, kuriems nesvetimas homofobijos jausmas, sako, kad ten viską surenka mažos kinų rankutės, tad kokybės tikėtis neverta, kiti daug ir nesitiki, užsisakę ką nors iš *aliexpress* – ten kaip lietuviškas *pigu.lt*, tik sąvoka „pigu“ išties reiškia, kad labai pigu.

Tie, kurie yra šiek tiek daugiau pasidomėję, kas vyksta pasaulyje, žino, kad Kinija dabar yra ekonominis Azijos liūtas daugeliu prasmių – tai viena didžiausių pasaulio ekonomikų, kur gyvena 1,4 mlrd. gyventojų, kuriems reikia įvairios pramonės produkcijos, o apetitas jai vis didėja. Tad daugelis gamintojų, skaičiuodami išlaidų ir pajamų eilutės santykį, nesibodi ten perkelti savo gamyklas. Darbo jėga, palyginti su Europa,

ten pigesnė, o keliant aiškius reikalavimus, kokybė nesiskiria.

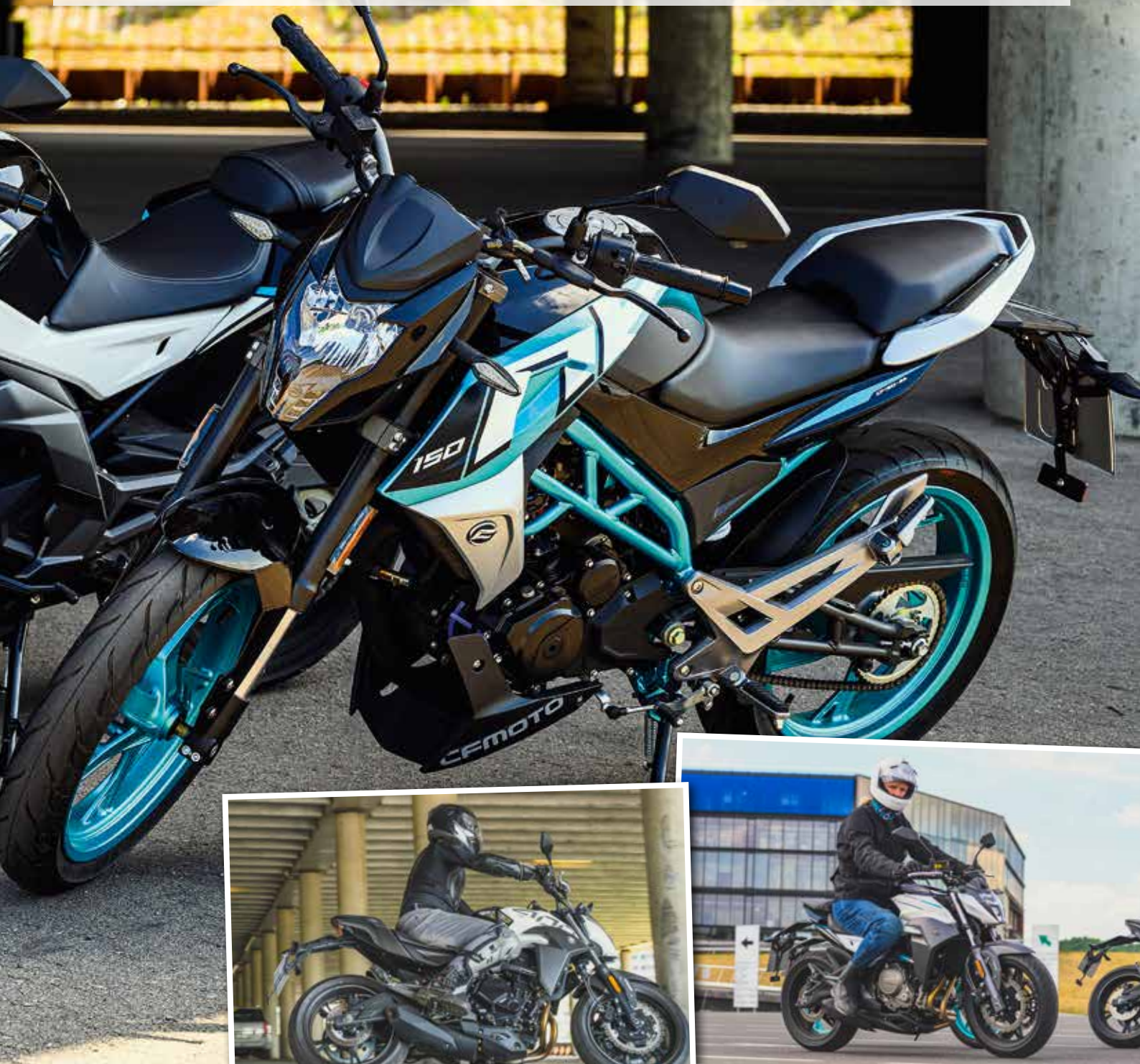
Tiesa, patiems kinams, kurie bando vystyti ir pasauliui pateikti savo sukurtus prekių ženklus, nėra labai lengva. Dėl tų pačių jau paminėtų stereotipų. Visgi žvilgtelėję į kokią 20 metų istoriją pamatysime, kad XX amžiaus pabaigoje (maždaug apie 2000-uosius) tą patį kalbėjome apie korėjiečius ir apie netolimus kaimynus čekus. Kas tuomet norėjo važinėti *Kia* ar *Hyundai*, ar *Škoda*? Taip, tik kelios valstybinės institucijos, kurioms reikėjo atnaujinti savo automobilių parkus už kuo mažesnę kainą. Kaip pasikeitė požiūris į šiuos gamintojus šiandien? Kas būtų pasakęs, kad *Kia Sportage* taps vienu perkamiausių SUV įvairiose rinkose? Jeigu grįžtume į dar ankstesnius laikus, tai tokios pat nuomonės visi buvo apie japonišką produkciją. Rinkoje daugiausiai karaliavo iš Europos ir JAV

gamyklų išriedėjusios transporto priemonės. Šiandien daugiabučių kiemuose automobiliai su *Toyota* ženklu, matyt, užima apie 30–40 proc. visų stovėjimo vietų, o jei išsikviesite pavežėją, jis irgi greičiausiai atvažiuos japonišku automobiliu.

Kur link aš suku? Stereotipams šiandien vietos nebelieka. Kinai nori būti pripažinti ir labai stengiasi, kad taip įvyktų. Jų produkcijos vardai neprilygsta visiems seniai žinomiems *brendams*, kurie pinigus renka tik už vardą. Jiems viską reikia įrodyti. Įrodyti, kad kinų rankose gimsta vakarietiški produkcijai niekuo nenusileidžiantys inžinieriniai technikos kūriniai. O tai labai gerai klientui. Nes jeigu nesi prekės ženklo vergas, gali įsigyti konkurencingą produktą už patrauklią kainą.

SOLIDI DRAUGYSTĖ

Tiek tos įžangos. Čia ne žurnalas



„Valstybė“, tad apie Kinijos ekonomikos perlus nesirengiu pasakoti. Mums įdomesnė technika, išriedanti iš CFMOTO gamyklos. Kad lietuviai jau seniai atrado iš jos išriedančius keturračius, pasakoti nereikia. *Motorider* kolektyvas, sėkmingai dirbantis jau 13 metų ir šiam prekės ženklui atstovaujantis Lietuvoje, šiomet jau pardavė 140 keturračių, pernai – beveik 300. Šiomet sunkiausiose bekelės varžybose pasaulyje *Hunt the Wolf* lietuviai, pasikinkę šią techniką, lipo ant apdovanojimų pakylės, o mes pasibalnojome dviračius CFMOTO kūrinius – nuo silpniausio iki galingiausio gamoje. Nuo kainuojančio porą tūkstančių eurų iki brangiausio (pripažinsiu, šis žodis sąlyginis, nes kalbame apie naują techniką), vertinamo maždaug 6 tūkst. eurų.

Kaip dabar populiariu, pirkėjams siūloma angliškai vadinamų *hyper naked* (lietuviškai skamba labai linksmai – *ypač nuogų* J) dizaino filosofija paremtų modelių gama. Tokią siūlo *Yamaha* savo MT serijoje, tokią rasite *Hondoje*, *Husqvarnoje* ir, žinoma, KTM. Su pastarojo *Duke* serija yra velnioniškai daug panašumų, ir tai nėra tas panašumas, kai kinai pamatė motociklą parodoje, jį nufotografavo ir po to perpiešė savo studijoje. KTM ir CFMOTO draugauja. Net labai artimai. Nuo 2014-ųjų kinų gamykloje surenkami *KTM 200 Duke* ir *KTM 390 Duke*. Nuo tada prasidėjo ir CFMOTO draugystė su austrų dizaino firma *KISKA Design*, kuri ir yra atsakinga už visą *aštrių* linijų *KTM Duke* modelių gamą. Austrai CFMOTO NK serijai parinko kitokią spalvų gamą – čia neturėsite galimybės pasirinkti ryškios oranžinės spalvos, nes ją jau seniai spalvų paletėje rezervavo KTM. NK modeliai – balti, pilki, juodi ir mėlynos, elektrinės spalvos. O tai motociklą padaro lengvai pastebimą gatvėje,

kas tokiems gatvės modeliams yra itin didelis privalumas. Gal šiek tiek gaila, kad CFMOTO NK serija pasibaigia su 650 kub. cm varikliu, tačiau visiems *litrų* gerbėjams praėjusį rudenį CFMOTO pasiuntė žinią, kad rinkai ruošiamas ir galingiausias NK gamos žvėris, turėsiantis 999 kub. cm variklį. Jeigu kokybinės kartelės kinai nenuleis per žemai, o aš tikiu, kad taip nenutiks, tai bus rimtas konkurentas visiems seniai rinkoje esantiems žaidėjams, kuris pasiūlys *motoraketą* už patrauklią kainą.

PAPRIEKABIAUKIME

Jei jau keliomis eilutėmis anksčiau paminėjau kokybę, tai nuo jos ir pradėkime. Pirmiausia – motociklo rankenos ir šalia jų sumontuoti mygtukai. Jie vienodi visuose motociklų modeliuose – tiek pačiame silpniausiame, tiek galingiausiame. Ir atrodo paprastai. Itin paprastai. Galėtum paklausti savęs, ar tikrai dar taip galima daryti, bet to daryti neverta, nes atsakymas – prieš akis. Važiavimo režimo pasirinkimų mygtukas – ryškaus raudono plastiko, o ekonominis ir sportinis režimas pasirenkami jį stumiant pirmyn. Plastiko kokybei kinai taip pat nekėlė itin aukštų reikalavimų, o jis vietomis sukonstruotas nelabai preciziškai – yra ne itin simetriškų sujungimo vietų ir panašiai, tačiau tai dalykai, pastebimi tupinėjant apie motociklą taip, kaip apie naują lego konstruktorių tupinėja penkiametis.

Visi modeliai turi skaitmeninius spidometrus. Skiriasi tik jų stilistika. Silpniausiajame 150NK jis vienoks, o visuose galingesniuose broliuose – kitoks, tačiau rodomi parametrai tokie patys, o borto kompiuteris motociklo vairuotojui rodo ir svarbiausius parametrus – degalų sąnaudų vidurkį, alyvos temperatūrą,

akumulatoriaus įkrovimo lygį. Informacija apie variklio apsakas taip pat perduodama skaitmeniniais indikatoriais, o per vidurį rodomas ir važiavimo greitis. Tiesa, rodmenis galima pakeisti spaudant mygtuką ant prietaisų skydelio. Važiuojant nedideliu greičiu tai nesukelia didžiulų nepatogumų. *Smaugiant* labiau, tokie manevrai neatrodo labai saugūs. Norėtusi tokio pat sprendimo, kokį savo modeliams pritaikė KTM. Kelių papildomų mygtukų kairei rankai. Kadangi motociklai *pliki* (prisiminkime, kad kalbama apie dizaino kryptį), tai spidometras labai atviras ir giedrą dieną, saulei pakilus aukščiau ir beriant spindulius į motociklą, spidometro rodmenys kartais būna sunkiai įskaitomi. Gal viską būtų galima išspręsti šiek tiek kitokiu kampu montuojant prietaisų skydelį ar jam pritaikant kokį nedidelį snapelį. Tačiau ar tai trūkumas, dėl kurio reikia atsakyti tokio motociklo? Tikrai ne. Ir apskritai, kalbant apie CFMOTO NK serijos motociklus, tai, ko gero, vieninteliai trūkumai, nes kiekvieną kartą pradėjus burbėti galima žvilgteltėti į motociklo kainą ir ši debesų nusileisti ant žemės. Metas važiuoti.

MAŽIAUSIEJI

Silpniausią 150NK galima pavadinti smagiu dviračiu su varikliu. Su pilnu degalų baku šis motociklas sveria 150 kg ir būtų labai tinkamas pradedančiajam, jei ne vienas „bet“. Šio motociklo variklis 149,4 kub. cm, vadinasi, remiantis mūsų šalyje galiojančiais įstatymais, jam jau reikia A2 kategorijos, o tokį vairuotojo pažymėjimą turintieji vargu ar susiviliuos motociklu, turinčiu 9 kW variklį, kai gali sėsti ant 250NK (19,5 kW) ar net 400NK (30,5 kW). Visgi į šį lengvutį mažylį akį galėtų užmesti tie, kuriems nereikia itin daug galios turinčio motociklo, kurie retai su



KTM IR CFMOTO DRAUGAUJA. NET LABAI ARTIMAI. NUO 2014-UJŲ KINŲ GAMYKLOJE SURENKAMI KTM 200 DUKE IR KTM 390 DUKE. NUO TADA PRASIDĖJO IR CFMOTO DRAUGYSTĖ SU AUSTRŲ DIZAINO FIRMA KISKA DESIGN.



dvirate transporto priemone išvažiuoja už miesto ribų ir nenori vėžintis motoroleriais, o nori pajusti, kas yra motociklo valdymas perjunginėjant pavaras ir užimant motociklininko poziciją.

Beje, tiems, kurie yra įpratę važinėti sunkesniais ir galingesniais motociklais, vos užsėdus ant šio lengvučio 150NK bus šiek tiek keista, nes aukštesnes pavaras reikia susirinkti gana greitai. Vos įjungus pirmąją ir šiek tiek pajudėjus iš vietos, jau reikia jungti antrąją ir trečiąją, nes ribotumas kaip mat pasiekia užrogramuotą 10 tūkst. sūkių per minutę ribą. Akceleratorius labai lengvas, į kiekvieną dešinės rankos judesį reaguoja kaipmat. Kartais pagauni save galvojant, kad gerai, jog tokiu jautrumu nepasižymi galingesnės NK versijos, nes žirgas iš po kojų galėtų greitai išsprūsti.

Kadangi motociklininko ir motociklo svoris skiriasi vos du kartus, o gal ir mažiau, į kiekvieną kūno judesį 150NK sureaguoja itin jautriai, tad prieš bandant patogiau atsisėsti ant sėdynės, derėtų būti pasiruošusiam gaudyti po kelią nusprendusį pavingiuoti motocikliuką.

100 kub. cm galingesnė 250 NK versija yra sumontuota ant tos pačios bazės kaip ir 150 NK, sveria ji beveik tiek pat – 151 kg. Tad net ir toks ne itin galingas motociklas, naudojant jį neatsakingai, gali tapti tikras gatvės chuliganas. Palyginti su mažesniu broliu,

jis yra daug dinamiškesnis, agresyvesnis ir greitesnis, tačiau dėl svorio jį itin lengva valdyti, kaip ir 150NK. Tad dėl dovanojamų emocijų būtent 250NK gali į paraštes lengvai, bent jau mūsų šalyje, nustumti mažiausią gamos modelį.

GALINGIAUSIEJI

Kiti du modeliai – 400NK ir 650NK. Galingiausia 650NK versija pasirodė pirmą, o vėliau CFMOTO nusprendė galingumą šiek tiek sumažinti. Kodėl buvo taip nuspręsta padaryti? Toks sprendimas buvo priimtas dėl to, kad gimtojoje Kinijoje populiariausi motociklai yra iki 400 kub. cm. Jų Kinijoje kasmet parduodama apie 14 milijonų! Tad natūralu, kad pardavimų vadybininkai spaudė inžinierius sumažinti 650NK galingumą, kad jis būtų labiau tinkamas tėvynainiams, kartu silpnesnė versija buvo pasiūlyta ir kitų rinkų pirkėjams. Galbūt dėl to, kad 400NK versija yra su prislopintu 649 kub. cm varikliu, jos dinamika sunkiai perkandama. Iki 5 tūkst. apsisukimų atrodo nieko nevyksta, motociklas į reikalavimą labiau akceleruoti nelabai reaguoja, tačiau vos tik apšukų indikatorius peršoka 5–6 tūkst. žymą, motociklas pašėlsta, lyg jam kas į galą būtų įkišęs fejerverką. Tad pasirinkusiems šį modelį reikia nusiteikti, kad apšukas tam, kad variklis būtų dinamiškas ir reakcija į akceleratoriaus

rankenos pasukimą nevēluotų, reikės laikyti maždaug ties 7 tūkstančiais.

Galingiausias, bent jau kol kas, NK šeimos narys 650NK. Prie jo labiausiai linksta širdis. Gal todėl, kad kasdien vairuojamas motociklas turi 1 190 kub. cm variklį, o ir 650NK panašiausias į tą, su kuriuo susiduriu kasdien. Net ir būdamas nemažo svorio – 206 kg, jis yra puikiai valdomas tiek bandant manevruoti mieste tarp automobilių, tiek ir išvažiavus į užmiesčio kelius. Tiesa, geresnės svorio centro pozicijos gamintojai dar reikėtų paieškoti, nes U formos posūkiuose motociklui šiek tiek pritrūksta stabilumo.

CFMOTO inžinieriai nujausdami, kad gali būti kritikuojami dėl kokybinių dalykų, kalbant apie motociklų stabdžių ar pakabos elementus, suskubo apsidrausti. Degalų įpurškimo rūpinasi kompanijos *Bosch* išbandyti elementai, pakaba – iš visiems žinomo KYB, ABS sistemą kūrė *Continental*, o stabdžius – *J.Juan*. Iš gamyklos motociklai išrieda apmauti CST padangomis. Ir tai nėra koks mažas fabrikėlis šalia kokio nors Kinijos megapolio. Tai devintas pagal dydį padangų gamintojas pasaulyje, dirbantis su MAXXIS.

Tad kinai jau įrodė, kad gali drąsiai stumdytis žaidimų aikštelėje, kurioje ligi šiol žaidė tik visi senieji gamintojai, ir tikiu, kad jų arsenale atsiras dar ne viena staigmena. ■

