

STIPRUS KOZIRIS

650MT – dar vienas *CFMOTO* kūrinys. Ir „o, vaikelii!“ kaip turėtų drebėti šio segmento konkurentai, nes šįsyk kinai gali ne vieną senbuvį pastumti toliau iš dėmesio centro. Autorius Marius Eidukonis
Nuotraukos Justo Lengvino

PIRMAS ŽVILGSNIS

Šiuose puslapiuose aprašomam *CFMOTO* 650MT nutariau skirti daugiau dėmesio. Pirmiausia dėl to, kad tai visiškai kitoks motociklas, nei aprašytieji puslapiuose prieš tai. 650MT priskiriamas *adventure-touring* (nuotykių-kelionių) motociklų kategorijai. Apie tai, kas darbuojasi prie *CFMOTO* dizainu programų, jau pasakojau ankstesniame tekste, tad nesistebėkite panašumais su kai kuriais *KTM* modeliais.

„Gerai atrodo“, – sako man fotografas Justas, su kuriuo susitinkame Vilniaus pakraštyje ieškoti gražių kadrų. Ir negali su juo nesutikti. Jeigu važiuoji automobiliu ir iš galo prie tavęs priartėja 650MT, pirmiausia pamatai vieną it ciklopo akis ryškiai šviečiantį žibintą (beje, nakties metu jis puikiai susidoroja su tamsa) ir agresyvią motociklo priekį, įrėmintą apsauginiais lankais (jie vadinami papildoma įranga ir kainuoja apie porą šimtų eurų). Išbandyti jų, ačiū Dievui, neteko, tačiau jie tarytum drąsina nuvažiuoti su šiuo motociklu toliau nuo asfaltuoto kelio ir aš, žinoma, tą padariau, tačiau apie tai – vėliau.

Įsitaisyti ant šio kelionėms skirto motociklo, bent jau vairuotojui, labai lengva. Sėdėjimo pozicija gana tiesi, vairo rankenos pasiekiamos per šiek tiek sulenktas rankas, o tai reiškia, kad neatsiranda nereikalingos įtampos ilgiau važiuojant pečių juostoje ir skausmo juosmens srityje.

Prieš vairuotojo akis jau iš *NK* serijos pažįstamas motociklo kompiuteris, tik čia renkantis važiavimo režimą vietoj ekonomiško ir sportinio yra kelioninis (*touring*) ir sportinis režimai. Vėlgi, kuo jie skiriasi, labai sunku pasakyti, nes pakaitaliojus juos neatrodo, kad motociklo variklis su akceleratoriumi bendrautų kažkokių kitokių režimų. Kaip ir *KTM Adventure* versijose, šalia spidometro rasite ir 12 V lizdą. Malonu, kai gamintojas pagalvoja apie patogumą – nereikia ieškoti, kaip atsivesti laidus navigacijai.

KELYJE

Kaip ir dera kelioniniam motociklui,





650MT jau standartinėje įrangoje yra dvi Shad daiktadėžės. Galbūt norėtusi jų šiek tiek didesnių, nes ir ovali jų forma šiek tiek riboja galimų susidėti daiktų kiekį. Priekinis stiklas reguliuojamas. Tą reikia padaryti mechaniškai – rankomis ir tik sustojus, nes, norint atlaisvinti stiklą laikančius laikiklius, reikia dviejų rankų. Net ir važiuojant didesniais greičiais – 130 km/h ir daugiau, stiklas atlieka savo darbą, tad vairuotojui netenka bandyti tvirtiau įsikibti į rankenas. Tiesa, nuo oro srauto priekinis apsauginis stiklas dreba nemenkai, tad ne kartą aplankė mintis, ar nenulėks jis virš mano šalmo, tačiau atlaikė. Tikiu, kad taip būtų ir susukus ne vieną dešimtį tūkstančių kilometrų, matyt, reikia priprasti akiai.

Vienintelis labiau varginantis dalykas su 650MT važiuojant užmiestyje ir ypač palaikant didesnes nei 5–6 tūkst. apsukas, nuo variklio sklindanti šiluma. Gal net labiau karštis. Temperatūros indikatorius svyruoja ties 95–97 laipsnių riba ir stipriai kaitina koją net ir apautą kelioniniais batais ir motodžinsais. Tikėtina, kad šią problemą galėtų išspręsti didesnis radiatorius priekyje, kuris pagerintų variklio aušinimą. Žinoma, prie tos šilumos prisidėjo ir gana karštos dienos, oro temperatūra siekė apie 30 laipsnių karščio, tad aušinimo sistemai susidoroti su tenkančia užduotimi nebuvo labai lengva.

Kelyje 650MT labai lengvai valdomas – posūkiuose elgiasi prognozuojamai, tiek į juos įeinant, tiek iš jų išeinant. Važiuojant vienam





patariu pakabą vienu lygaus atsuktuvo pasukimu nustatyti ties raidele H (*hard*). Tuomet motociklas tampa daug stabilėsnis, nes palikus S (*soft*) režimą, motociklas linkęs paplaukioti ir važiuoti gana minkštai.

BEKELĖJE

Kadangi kiek anksčiau išdaviau, kad ant motociklo sumontuoti saugos lankai tiesiog provokuoja mesti kelią dėl takelio, taip ir padariau. Juolab kad dėl gana plačių lankų atrodo, jog net ir parvertus motociklą ant šono, gražinti jį į vertikalią padėtį nebūtų labai sudėtinga, nors motociklas ir sveria 213 kg.

Mūsų bekelės šturmuotojas buvo *apmautas* asfaltui skirtomis padangomis, kurios nustebino puikiu sukibimu. Net ir žvyrkelio posūkiuose į kelią jos kabinosi ne ką prasčiau nei ant rupaus asfalto, o žvyrkeliu *vynioti* net ir šiek tiek didesniu nei leistinas 70 km/h neatrodė nė kiek pavojinga, nes motociklas elgėsi labai stabiliai, pakaba puikiai užglaištė visus lietuviško žvyrkelio nelygumus, o bet kokį galinio rato slystelėjimą buvo lengva ištaisyti šiek tiek labiau pasukus akceleratoriaus rankeną. Apetitas rizikai auga berizikuojant. Tad susidoroję su žvyrkeliu pasukome ten, kur motociklui su plento padangomis tikrai ne vieta – į nediduką vietinį kanjoną, išmaltą traktorių vėžių, pilną akmenų ir su provėžomis stačiais kampais. Ir su šia užduotimi CFMOTO susidorojo be vargo. Žinoma, čia negalėjau būti toks atsipalaidavęs, kaip važiuodamas asfaltu ar žvyrkeliu, tačiau ir baimės, kad CFMOTO teks kartu su Justu išnešti, nebuvo. Tad CFMOTO pagamino puikų kelioninį motociklą, su kuriuo galima drąsiai nuvažiuoti nuo asfalto. Kiek drąsiai, jau reikia kiekvienam atsakyti asmeniškai, tačiau CFMOTO, mano akimis, tikrai nebus tas motociklas, kuris pasakys „ne“ įvairioms jūsų sugalvotoms avantiūroms.

P. S. Reikia tikėtis, kad CFMOTO ryšis mesti iššūkį KTM ir 650MT pavers enduro motociklu, nes galimybių jis turi nemenką, o kelioninių motociklų liniją, manau, neblogai atstovautų ir jų turima 400GT ar 650GT linija. ■



**CFMOTO, MANO AKIMIS, TIKRAI NEBŪS
TAS MOTOCIKLAS, KURIS PASAKYS
„NE“ ĮVAIRIOMS JŪSŲ SUGALVOTOMS
AVANTIŪROMS.**