

# Kentoya Winner 250 4T



Na sklonku loňské sezóny se nám po delší době opět dostal do redakce stroj “Made in China“. Jednalo se tentokrát o dospěle vyhlížející motocykl, který je v ČR prodáván pod značkou Kentoya Winner 250. Hlavním marketingovým trumfem tohoto motocyklu bude zřejmě cena, nicméně objem 230 ccm, kotoučové brzdy, velká kola, pohodlné usazení a v neposlední řadě slušný jadrný zvuk nás přesvědčily vyvézt „Číňana“ do ulic.



## Vývoj, design a historie

Výrobcem je čínský koncern [Zongshen](#) a celosvětově je motocykl znám spíše pod označením **Zongshen GS250**. To však, stejně jako jistá podobnost se starší **GPZ250**, není zas tak překvapivým zjištěním.

Koncern Zongshen působí od roku 1992. Jedná se o velmi úspěšnou společnost, která z ekonomického a exportního hlediska patří do **čínské “Top Ten“**. Zongshen ročně vyrobí kolem 2 000 000 motocyklů, a kromě nich působí i v dalších odvětvích, jako je výroba minivanů, lodních motorů apod. Se svojí roční produkcí motocyklů patří mezi největší výrobce v Číně. Od roku 1999 má i vlastní **závodní team**, který se účastní závodů kategorie Endurance. Jde však spíš o **propagaci**, než o vlastní techniku. Team jezdil stroje Suzuki a v současné době sedlá motocykly Honda.



Motocykl působí skutečně dospěle, a na první pohled byste ho rozhodně tipovali na větší objem než “dvěpade“. Celkové zpracování je na motocykl z čínské produkce poměrně slušné, nicméně zejména u některých dílů použité materiály přímo korespondují s **pořizovací cenou** motocyklu.



Obecně však je patrný určitý vzestup kvality oproti minulosti, kdy některé stroje vypadaly po této stránce opravdu zběsile. Z technického zákulisí importéra se nám podařilo vytáhnout nejčastější nešvary tohoto motocyklu. Údajně se dost vytahují **originální sekundární řetězy**, rovněž originální **soudružské obutí** má své mouchy a je lepší ho vyměnit za nějaké na trhu běžné gummy. Sice prý díky tuhosti takřka neztrácí vzorek, nicméně v důsledku toho nemá požadovanou přilnavost a trochu klouže. Horší kvality je rovněž **elektroinstalace**, a to především spínače, které občas odchází stejně jako **CDI**. Naštěstí motocykl nemá ještě tolik elektroniky jako současné novinky renomovaných výrobců.



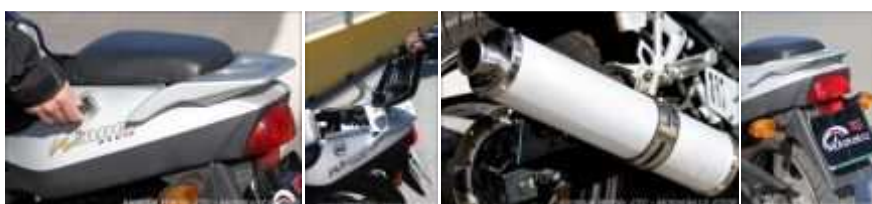
Motocykl mi zdaleka nejvíce připomíná historickou GPZ250, přesto nevypadá tak úplně jako replika z osmdesátých let. Je zde patrný určitý posun k moderním křivkám. Důkazem toho je např. **svítilna s čirou optikou**, která má i slušnou svítivost. Plasty vypadají po stránce vzhledu vcelku k světu, jsou však dost tuhé a k prasknutí nemají rozhodně moc daleko, což mi následně při vrácení po testu potvrdili i technici. Vše, co se týče kapotáže, je však rozumně poskládáno a vyřešeno tak, že nikde nic nečouhá, nechrástí ani neplandá. I díky tomu stroj na první pohled vypadá k světu a funkčně.



Námi testovaný motocykl měl najeto kolem 2000 km, takže byl v podstatě nový. Přesto nešly přehlédnout **pryžové podložky** pod šroubky v kapotáži a další podobné součásti z gumy, které vypadaly dost zpuchřele. Bylo patrné, že jde pouze o jeden materiál, protože ostatní součástky jako hadičky a různé krytky drátů apod. tímto očividně netrpěly. Na funkčnost to samozřejmě vliv nemá, ale první dojem to trochu kazí.



Usazení je vcelku sportovní, ale stále dostatečně pohodlné a příjemné díky dobře čalouněnému sedlu. Jezdci menšího vzrůstu ocení jeho nižší umístění. Není problém vyrazit na kratší výlet a přibrat navíc sebou spolujezdce, aniž byste na cestě výrazně trpěli nepohodlím. Pro nohy je dostatek místa, prostorné stupačky potěší i **spolujezdce**. Ty se nejdřív zdály naprosto bez problémů, ale po delší cestě se přeci jen projevily vibrace v pravé části, kde je držák stupačky součástí uchycení koncovky výfuku.



Pod sedlem spolujezdce se skrývá menší zavazadlový prostor, kam je možno uložit menší nářadí a pár drobností. Za fatálně nedořešená lze považovat **madla spolujezdce** (držák zavazadel). Ta jsou umístěna

nesmyslně blízko kapotáže, takže spolujezdec má i bez rukavice problém pod madlem vůbec ruku protáhnout. Za zdařilé lze naopak považovat **ovladače na řídítkách a budíky**. Ty Vás výrazně nepřekvapí nějakou invencí, nicméně vše je na svém místě, jak byste očekávali a klasické provedení ručičkových budíků je dostatečně přehledné a komfortní. Zajímavé je jejich červeno-zelené podsvícení.



Motocykl v testovaném černo-šedivém provedení v kombinaci s třípaprskovými ráfky z lehkých slitin nevypadal špatně. Velice komfortní dojezd Vám zaručí 20 l **plechová nádrž**, která má klasický letecký uzávěr. Ta svým tvarem dobře zapadá do celkových tvarů motocyklu a nelze k ní mít sebemenších výhrad. Sportovnější charakter dokreslují kotoučové brzdy a **vidlice upside-down**. Nerezová koncovka v lehkém hliníkovém plášti má na takto dimenzovaný jednoválec překvapivě jadrný zvuk. Škoda jen nízko umístěných svodů, které při jízdě prudší zatáčkou i při sólo jízdě ztlačí znatelně trpí.



# Motor a jízdní vlastnosti



Winner je poháněn **vzduchem chlazeným jednoválcem** o skutečném objemu 230 ccm. S výkonem kolem 17 k při 8000ot/min nejde v tomto objemu rozhodně o žádné ořezávátko. Motor je posazen spíše do síly a táhne, jak se na jednoválec sluší, pěkně od spodu. Příjemná je zvuková kulisa a svižné rozjezdy s dostatečným potenciálem na městské křižovatky a výjezdy z bočních ulic velkoměsta. Pětistupňová převodovka pracuje bez problémů a lze říci, že **motor spolu s převodovkou** jsou největšími přednostmi tohoto stroje. Vzhledem k cestovanějšímu zaměření a naladění spíše do síly je maximální rychlost motocyklu někde kolem **110 km/h**. Příjemným zjištěním je fakt, že podobný režim jízdy si lze udržet i při plném zatížení se spolujezdcem. Stroj jen tak něco neunaví.



Je však pravdou, že k tomu, aby ukázal co v něm opravdu je, mu musíte náležitě pomáhat a nebát se ho podržet **pěkně pod krkem** ve vyšších otáčkách. I přes vpředu použitou převrácenou vidlici vzadu doplněnou o centrální tlumič není celkový dojem s odpružením není příliš příznivý. Motocykl je celkově dost měkký a často jde odpružení opravdu **na doraz**, s nepříjemnými rázy, které jezdec náležitě pocítí. Měkčí naladění podvozku se tak občas odráží i při jízdě v zatáčkách. Jinak jde o bezproblémově ovladatelný stroj a nebýt velice měkkého odpružení neměl bych k jízdě výraznějších výhrad.



Motocykl je vybaven vpředu dvojicí brzdových kotoučů doplněných o dvoupístkové třmeny. Vzadu je potom vše rovněž doplněno kotoučovou brzdou. Účinnost brzd není zrovna nejvyšší, nicméně na objem a rychlostní potenciál tohoto motocyklu bohatě dostačuje i při plném zatížení. I přes jisté výhrady k materiálům použitých v kapotáži, je její aerodynamika na velice dobré úrovni a jezdec je dostatečně chráněn. Z cestovního pojetí mě příjemně překvapila i použitá do kapotáže integrovaná **zpětná zrcátka**, která se nijak zvlášť při jízdě nechvějí a poskytují dostatečný přehled o dění za motocyklem. Motocykl se jeví jako bezproblémový stroj na kratší vyjížd'ky, kde se asi nejvíce uplatní jeho univerzální charakter. I přes určité neduhy, kterými čínská produkce stále trpí, musím konstatovat, že tento stroj je jednoznačně krokem kupředu. Příznivá je rovněž průměrná spotřeba, která se nám v testu i přes plné zatížení nedostala přes **4l/100 km**.



## Závěr



Především poměr **cena vs. užitná hodnota** jsou asi největšími přednostmi tohoto motocyklu. Kentoya Winner 250 patří jednoznačně mezi velice univerzální motocykly na každodenní ježdění. Jeho největší přednost “cena“ a zároveň původ ho bohužel odsuzují k určitým problémům s kvalitou, kde je **stále co zlepšovat**. Celkově však lze říci, že zde je patrný určitý posun, který přibližuje tento motocykl blíže ke svým konkurentům renomovaných značek. Osobně jsem byl příjemně překvapen vitálním a bezproblémovým chodem motoru, na druhou stranu mě vcelku zklamalo na první pohled kvalitně vyhlížející odpružení. Zde mají soudruzi oproti konkurenci opravdu co dohánět. Celkově však musím konstatovat, že za cenu **59 990 Kč** jsem byl docela překvapen.