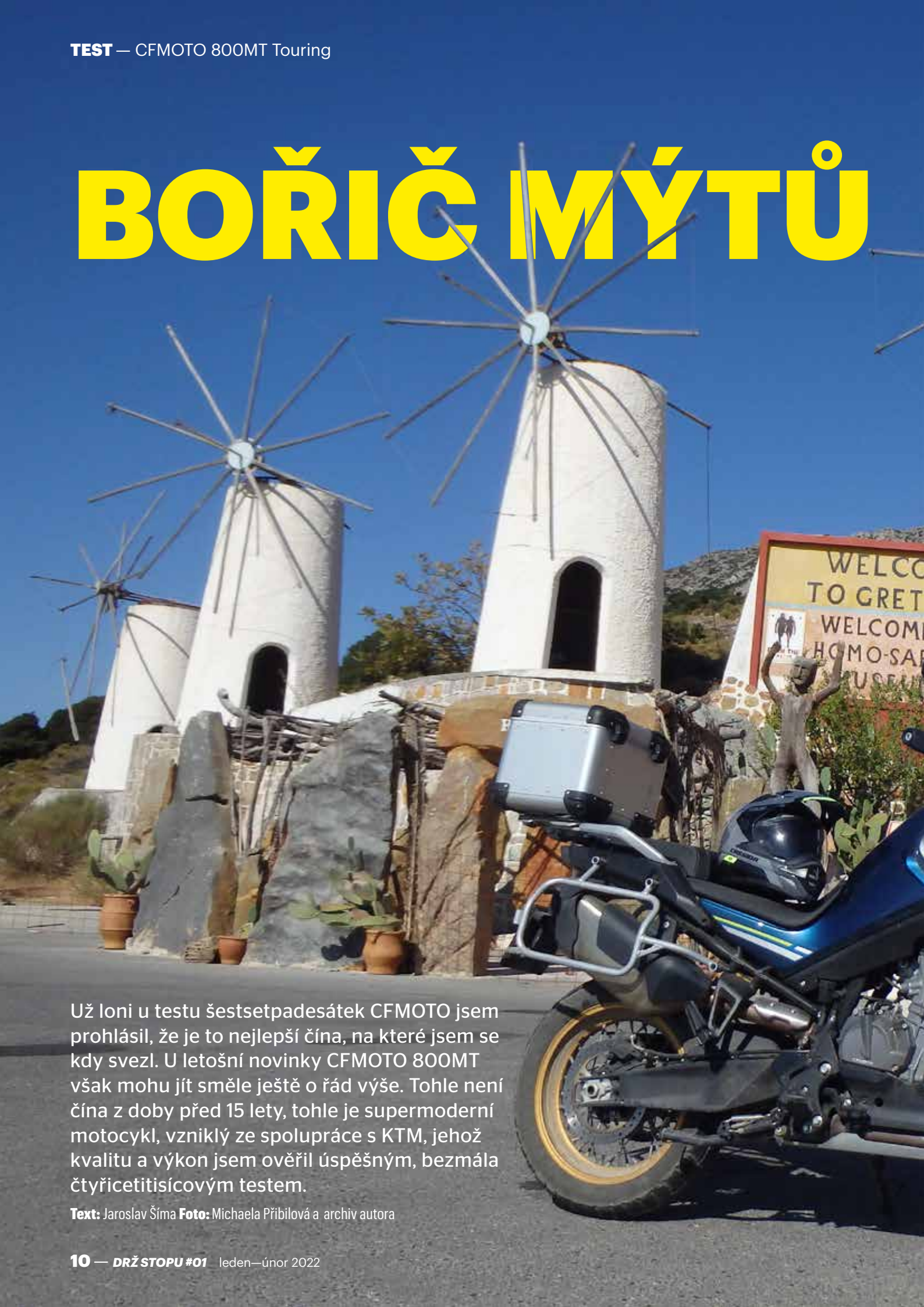


BOŘIČ MÝTŮ



Už loni u testu šestsetpadesátek CFMOTO jsem prohlásil, že je to nejlepší čína, na které jsem se kdy svezl. U letošní novinky CFMOTO 800MT však mohu jít směle ještě o řád výše. Tohle není čína z doby před 15 lety, tohle je supermoderní motocykl, vzniklý ze spolupráce s KTM, jehož kvalitu a výkon jsem ověřil úspěšným, bezmála čtyřicetitisícovým testem.

Text: Jaroslav Šíma **Foto:** Michaela Přibilová a archiv autora



Vše začalo jako v pohádce. Bylo nebylo... Už na sklonku roku 2020, kdy se všem o připravované novince v podobě velkého cestovního endura mohlo jenom zdát, jsem si jej už ve skladu firmy Journeyman ve Strančicích osahal, a dokonce si stříhl v okolí firmy i první dva kilometry. V dubnu 2021 bylo rozhodnuto o jeho nasazení k testovacím jízdám a k mému velkému překvapení jsem byl jmenován ambasadorem tohoto modelu právě já. Možná i proto, že se dalo očekávat, že původně stanovený nájezd 25 000 km do konce roku bez problémů zvládnou. Jenže tentokrát a mohu říci poprvé v životě, co jsem pod svým zadkem už vyzkoušel zhruba na 700 motocyklů, jsem stál před nelehkým úkolem. Na rozdíl od nasednutí na odzkoušený motocykl, který byl vždy už nabízen v prodejní síti, jsem měl teď usednout na jeden ze tří prototypů postavených

TEST — CFMOTO 800MT Touring

pro Evropu a smontovaný ve fabrice téměř na koleně. Zde bylo třeba být připraven se vypořádat se všemi jeho případnými nedostatky. A právě tahle role byla tak lákavá, že jsem neváhal ani vteřinu.

HLAVNĚ TO NEŠETŘIT

Začátkem května si tedy odvážím motocykl do garáže a stojím před dalším nelehkým úkolem. Je třeba najíždět kilometry, které bude sledovat přímo fabrika, ale zároveň příliš nedráždit zájemce o tuto novinku. Dostupnost byla v nedohlednu. Zpočátku tedy jezdím pouze v noci a do určité doby mám i naprostý zákaz umístění fotografií na sociální síť. Účastí na zdokonalovacím kurzu jízdy v terénu, který pořádala Motoškola Efler na motokrosové trati v Ředhošti a kde byli lektoři Podmol Brothers, už nebylo možné 800MT udržet pod pokličkou. Enduro už bylo po zajištění, takže bylo možné s ním v pěkném tempu absolvovat i motokrosovou trať. Zde také vznikly první fotografie osmistovky ve vzduchu. Ten skok jsem dal aspoň dvacetkrát. Taková zkouška, co na to řeknou tlumiče, zda něco neupadne, nebo se něco nezlomí? A ejhle, ono nic. Všechno fungovalo a doteď funguje, jak má. Po dalších 30 000 km to znovu potvrdilo nekompromisní zacházení Pepy Sršně v jeho Adventure areálu. Jasně že tlumiče trpí, jdou až nado-

Do Evropy přišly sice tři modely CFMOTO 800MT, ale pouze jeden má vyplétaná kola, je to tedy JEDINÝ stroj tohoto typu v Evropě. Ze všech předprodejních modelů, které v současné době po světě jezdí, má Jarda Šíma najeto nejvíce kilometrů, jak potvrzuje sám výrobce, který si vede pečlivou statistiku. Je tedy na světě NEJLEPŠÍ.



CFMOTO 800MT je díky použitému motoru KTM LC8c rozený sportovec. Mnou sedlaný model Touring však najel bezpočet kilometrů i v terénu. První tvrdou zkouškou těsně po zajištění byla motokrosová trať v Ředhošti a první lety vzduchem (foto dole).

raz, protože na takovéto kousky je motocykl těžký, ale důležité je, že je schopen toto brutální zacházení vydržet bez následků.

NĚCO MÁLO Z TECHNIKY

V momentě, kdy vážní zájemci skládají zálohy u prodejců značky CFMOTO a dodání motocyklů se počítá v týdnech, jsou

všechny technické údaje známé. Jistě jste na ně už na mnoha webech a v představení vybraných českých tištěných médií sami narazili. Nutno zmínit, že nové cestovní enduro s označením 800MT Touring je dítkem společného výrobního podniku CFMOTO a KTM. Za jeho líbivými tvary (a to se potvrdilo všude, kde jsem zastavil)





V SEDLE CFMOTO 800MT ZCELA URČITĚ ZATOUŽÍTE PO DOBRODRUŽSTVÍ A NEPOZNANÝCH DÁLKÁCH.



stojí rakouské Design studio Kiska. Parádní vzhled je podtržen drátovými koly se zlatými ráfky, na kterých jsou nazuty bezdušové pneumatiky. U provedení Touring bude i kontrola tlaku. Vypadá to, že i sériový motocykl bude obut do pneumatik Michelin Anakee Adventure, které vynikají dlouhou životností. K prvnímu přezouvání došlo téměř po 25 000 km, přičemž přední pneumatika nebyla ojeta ještě ani z poloviny. Pro toho, kdo snad ještě dnes ohruje nos nad čínskou technikou, tak jedna základní informace. U modelu CFMOTO 800MT najdete mnoho dílů světově proslulých značek. Například – jak přední plně stavitelná USD vidlice, tak i zadní tlumič jsou značky KAYABA, tedy Made in Japan. Oba brzdíče

nesou značku J. Juan, jedná se tedy o španělský výrobek. Zde je však nutné poznamenat, že tuto značku právě koupila proslulá značka Brembo. Samozřejmostí jsou zde pancéřové brzdové hadice. O značkové německé elektronice BOSCH snad nikdo pochybovat nechce a další německou značkou je zde náklonové ABS firmy Continental.

NADSTANDARDNÍ VÝBAVA

Pevně věřím, že CFMOTO 800MT zde bude již za pár týdnů, a to hned ve dvou provedeních. Rozpoznávacím znakem základního modelu s názvem Sport budou litá kola a absence nadstandardní výbavy. Tou se bude pyšnit model Touring. Výhodou tak bude především cena, která by měla za-

čínat na 250 000 Kč. Na zhruba o 30 000 Kč dražším modelu Touring však najdete navíc takové vymoženosti, jako je oboustranný quickshifter (rychlořazení bez nutnosti použití spojky), tlumič řízení, vyhřívané rukojeti a sedlo řidiče, zobrazení kontroly tlaku v pneumatikách, chrániče rukojetí, kryt motoru a centrální stojan. Tedy výbava, která při součtu jednotlivých cen téměř násobně převyšuje cenový skok od základního modelu. Pro dobrodruhy a cestovatele bude potom zřejmě samozřejmostí přikoupení trojice bytelných hliníkových kufrů s vrchním plněním, kde nebude u horního kufru chybět ani opěrka spolujezdce. Ještě snad mohou prozradit, že v době příchodu modelu 800MT na trh, bude připraven ke



koupi vzhledovější a mnohem více ochraňující padací rám českého výrobce.

ORANŽOVÉ SRDCE

Všichni, kdo máme za sebou nějaký ten kilometr v neznámém prostředí, a ještě k tomu daleko od domova, víme, že tím

nejdůležitějším, co nás doveze do místa určení, je spolehlivý motor. Zde je to sázka na jistotu, protože model 800MT je vybaven léty ověřenou pohonnou jednotkou KTM, která tepala v modelech Duke a Adventure. Pro rakouskou firmu bylo jednodušší přejít pro splnění normy Euro 5 o nějaký ten ku-

bík výše (vznikl motor o objemu 890 cm³) zatímco původní motor přenechali svému čínskému partnerovi, který si jej na Euro 5 sám naladil. Tímto zásahem sice přišel motor o 4 k, ale ubezpečuji vás, že jinde než pohledem na výkonovou křivku to nepoznáte. Pro mě je důležité, že na motoru není těch

Tabulka servisních úkonů

934	výměna oleje a olejového filtru
8968	výměna oleje a olejového filtru
16950	výměna oleje a olejového filtru
23272	výměna zadních brzdových destiček
24880	výměna oleje, olejového a vzduchového filtru, řetězové sady a zadní pneu Mitas E-08
25675	obutí sady pneu Michelin Anakee Wild
31886	výměna oleje a olejového filtru
37740	obutí sady pneu Mitas E-07+
38021	výměna oleje a olejového filtru



Jak je dokonce vidět z přiložené fotografie, tak nejčastějším důvodem k zjetí do servisu bylo přezouvání. Momentálně má 800MT nazutou třetí sadu pneumatik a došlo i na výměnu řetězové sady. Motocykl doposud jede bez jediného zásahu do motoru.



doposud najetých téměř 40 000 km naprosto znát. A to jak na jeho výkonu, tak i na zvuku motoru. To vše pouze při základních servisech. Jak se servisoval testovaný motocykl, lze vidět v tabulce. Nejnovější info však hovoří o výměně oleje a olejového filtru po 15 000 km. Pro cestovatelské uživatele jistě dobrá zpráva. Další z výhod jsou hydraulicky ovládané napínáky rozvodových řetízků. Ani zde proto nebylo třeba doposud zásahu. Jediným momentem, kde motoru snad nadržuji, je, že při výměnách oleje používám přísadu Pro-Long. Úbytek oleje do servisního intervalu se pohybuje mezi 2 až 4 dl.

OVĚŘENO PROVOZEM

Ani nevíte, jak rád bych zde napsal „Ověřeno Dakarem“, protože to je ta destinace, kam už jsem několikrát jel testovaný motocykl vyzkoušet. Bohužel Afrika je víc zavřená než otevřená, tak to ještě nevyšlo. Ale třeba takový posez, jsem mohl zhodnotit po pár stovkách kilometrů i zde. Vysoko vytažená část nádrže, která má objem 19 litrů, budí dojem, že jste v motocyklu „utopení“. Posez je to ale velmi příjemný. Jak výškou sedla, která je vhodná i pro menší postavy, než je můch 187 cm, tak jeho čalouněním. Dostatek pohodlí je dopřán i spolujezdci a ve spojení s trojicí kufrů a připravenou opěrkou, to bude přímo cestovní luxus. Maximum pohodlí i při offroadovém využití vám poskytne plně nastavitelný podvozek. Aerodynamika motocyklu dostatečně chrání před povětrnostními vlivy a výhodou je jednoduše nastavitelný štítek. Před ním je umístěn sedmipalcový displej se všemi údaji, jehož největší výhodou je matné provedení. To umožňuje perfektní čitelnost. Intenzitu je možné samozřejmě regulovat. Přímo radostí je noční provoz. Plně ledkové osvětlení vám včetně přídatných

světlometů do mlhy poskytne bezpečnou jízdu s maximálním přehledem. Radostí je i řazení šestistupňové převodovky. Pěkně seřazené rychlosti ve spojení s antihoppingovou spojku umožňují plynulé řazení a s použitím quickshifteru budete rychlejší, a hlavně ulevíte své levé ruce na spojce. Pravé ruce na plynu zase máte možnost ulevit použitím tempomatu. Jen doposud nevím, zda jeho použití do rychlosti 130 km je nastaveno pouze na tomto předprodukčním kousku, nebo tomu tak bude i u sériového provedení? Zato už je zcela jasno v počtu jízdních režimů. Stejně jako já budete mít k dispozici tyto dva základní: Rain a Sport. Jelikož pod sebou máte motor KTM, který je synonymem sportu, tak se nebudete muset obávat řadit rychlosti při vyšších otáčkách. Pokud je tam sázíte při více než 7000 ot., zažijete něco jako let do nebeských výšin. Ten motor táhne jedna radost. Mnou preferovaný sekundární převod řetězem slibuje výdrž mezi dvaceti až třiceti tisíci kilometry, podle zacházení a údržby.

JE TO DRAK

Téměř vždy uzavírám svoje testy údajem o spotřebě, protože to je u cestovního endura velmi důležitá informace. Průměrná spotřeba za dosavadních 38 000 km je 5,3 l/100 km, takže s trochou jemnější rukou máte šanci najet na nádrž až 400 km. To se mi ale podařilo jen ve výjimečných případech, protože jak jsem poznamenal, sportovní motor vás bude svádět k mnohem vyšším rychlostem. Ta nejvyšší (zkoušeno na uzavřené trati) atakuje 200 km/h. Myslím ale, že mnohem důležitější veličinou, zde bude právě široká použitelnost motocyklu a jeho spolehlivost. A ta se, alespoň u mnou testovaného, byť předprodukčního modelu, zatím potvrzuje.

CFMOTO 800MT Touring

Motor:	čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový dvouválec, DOHC, 8 ventilů
Zdvihový objem:	799 cm ³
Vrtání x Zdvih:	88 x 65,7 mm
Kompresní poměr:	12,7 : 1
Plnění motoru:	elektronické vstřikování, řídící jednotka BOSCH
Výkon:	91 k/9250 ot.
Krouticí moment:	75 Nm/8000 ot.
Převodovka:	šestistupňová, manuální
Spojka:	antihoppingová v olejové lázni
Rám:	prostorový z ocelových trubek
Přední odpružení/zdvih:	obrácená teleskopická plně stavitelná vidlice Kayaba/160 mm
Zadní odpružení/zdvih:	plně nastavitelný tlumič Kayaba, systém Monoshock /150 mm
Brzda přední:	2x kotouč Ø 320 mm, radiální, čtyřpístkový třmen J. Juan
Brzda zadní:	1x kotouč Ø 260 mm, dvoupístkový třmen J. Juan
Pneu přední/zadní:	110/80-R19, 150/70-R17
Světla výška:	190 mm
Výška sedla:	825 mm
Pohotovostní hmotnost:	231 kg
Nádrž:	19 l
Předpokládaná cena:	cca 285 000 Kč
Záruka:	5 let nebo 40 000 km



Od Baltu až k Atlantiku



Během sedmi měsíců se podařilo v nelehké covidové době, natočit na počítačle předprodukční osmistovky 38 021 km. V jejím sedle jsem prokřičoval Evropu od severu k jihu a projel hranicemi celkem 25 států. Motocykl i jezdec museli při svých cestách bojovat s teplotami v rozmezí od minus 10 °C do plus 55 °C. Na nejnižším bodě svých cest, na řeckém ostrově Kréta, ale i při zpáteční cestě Balkánem si motocykl užil dostatek off-roadu, překonával výškové rozdíly, a to vše bez jediného zaváhání a problému. Překonávání mnoha pohoří – Karpat, Alp, Pyrenejí, ale i prudkých stoupání od mořské hladiny na Krétě po její nejvyšší vrcholy bylo pro silný stroj hračkou a výkon nechybí ani při jízdě

se spolujezdcem. Pokud se ve dvou případech objevila pod motocyklem loužička, bylo to dáno přeplněním expanzní nádobky chladicí kapalinou a jejím odfouknutím. A pokud stále někdo volá po nějaké poruše, vezte, že tou největší byl vypadlý šroubek od radičky vedoucí k rychlořazení. To se stalo v Portugalsku cestou na nejzápadnější výspu Evropy – Cabo da Roca. Přes absenci jakéhokoli náradí (protože já strojům pod sebou bezmezně věřím) byla oprava otázkou několika minut. Stačilo jet na šestku k autošrotišti, které mi osud postavil do cesty, zajet až k dílně, říci si o šroubek a příslušný imbus a na práci natěšený Portugalec sám tento úkon rád dokončil.

POBALTÍ

Je začátek července a celkem nevinný začátek první zahraniční cesty odstartoval Demo den u prodejce CFMOTO v Moldavě nad Bodvou (SK). Počasí mi přeje, motorka jede jako drak, bylo by škoda to obrátit k domovu. Tak ještě výměna oleje, protože se blíží 10 tisíc km a už proháním emtčko terénem po vihorlatských polninách a pak Polskem podél ukrajinské hranice k severu. Napadá mě, že v litevském Kaunasu u dovozce CFMOTO tu novinku také jistě rádi uvidí. Nemýlil jsem se. Přece to ale teď nevzdám, když k Hoře křížů tu není ani 200 km a dalších 120 do Rigy, hlavního města Lotyšska. Hranicemi pronikám jako nůž máslem, tak zkusím i tu poslední na této trase. Večerní náměstí plná lidí, po covidu ani vidu ani slechu, byl by hřích to otočit dříve než v Tallinském zálivu. Zrychlená zpáteční cesta s úhlopříčkou přes celé Polsko dokázala, že 800MT bude fakt dobrý polykač kilometrů.

12 dní 3960 km

SLOVINSKO

Píše se druhá polovina července, mám za sebou testy několika motorek a před sebou pár dní volna. Co se alespoň na den dva na-



močit v Jadranu? Osmistovka tenhle maraton do slovinského města Piran zvládla bez jediného zaváhání. Voda je jako kafe a na zpáteční cestě mi to nedá, abych se už poněkolkáté nepodíval na jezero Bled a nevyfotil si ten úžasný Predjamský hrad. V HD Café Ševětín pak slavím prvních 15 000 km.

6 dní 1820 km

KRÉTA

Poznávací cesta na řecký ostrov mě vede přes Balkán. Ve městě Kluz sice nové osmikilo už viděli, dokonce ho mají na showroomu, ale zkušenosti z provozu se rovnají nule. Proto tak vřelé přivítání. Ale navečer pokračuji dál na Bulharsko. Těch 14 dní na ostrově mi umožnilo dost důkladně poznat Krétu a v Athénách jsem představil osmikilo na živo svým novinářským kolegům z časopisu MOTO. Cestou domů jsem stačil od Albánie nahoru projet kromě Slovinska velmi detailně všech šest států bývalé Jugoslávie. Na mnoha místech zde najdete zastoupení značky CFMOTO, takže v případě nouze zde můžete počítat s pomocí pro vaše 650MT a letos už i pro 800MT.

33 dní 7150 km



ITÁLIE

Koncem zříjí vyrážíme s manželkou na nejbližší italskou pláž. Čerstvě obutý motocykl tak poprvé zvládá cestu přes Alpy v plném zatížení, ale nenechává to na sobě ani trochu znát. Za prozatímní čtyři měsíce testování je Itálie 21. navštíveným státem. Podle počtu dní a ujetých kilometrů jasně vidíte, že to ale znamenalo především válení u moře.

15 dní 2180 km



Cesta italskou pláží měla maratónský charakter. Právě zde měl motocykl ukázat, jak si přes Alpy poradí s prozatím největším zatížením. To se projevilo tak maximálně zvýšením spotřeby benzínu o 2 dcl, ale úbytek síly motoru nečekejte ani náhodou.



PYRENEJSKÝ POLOOSTROV

Vyrazit v polovině listopadu po ose do Španělska je tak trochu bláznovství, a především velký risk pokud jde o počasí. Námět předhozený vydavatelem časopisu Drž stopu, však zněl jasně. Provéřit výhody a nevýhody cesty motocyklem

do Malagy oproti využití dopravní služby motoGBOX. Takto nadhozené téma je třeba využít. Zase jsem si tedy po několika letech šoupl tu důvěrně známou 2800 km dlouhou cestu na jih Pyrejského poloostrova. V Malaze navíc přivítala můj dvoudenní pobyt firma Demoto, která

je jedním z prodejců značky CFMOTO, a model 800MT si tu důkladně zpropagovala. Následná cesta na Gibraltar a také do Portugalska přinesla jen další ověření kvalit motocyklu a také těsné kilometrové přiblížení ke čtyřicetitisícové hranici.

17 dní 5660 km



Malaga a večerní prezentace.

Muž na cestě



O tom, jak čínské stroje dobyly svět a opravily představu Evropanů o úrovni výrobků z Číny, hovoří obchodní a marketingový ředitel Journeyman CZ Mgr. Eduard Šlampa.

Jaroslav Šíma: Můžete nás, prosím, ve zkratce seznámit s firmou Journeyman?

Eduard Šlampa: Naši firmu jsme založili již v roce 1991 a od samého počátku existence jsme česká firma vybudovaná na poctivých základech. První zkušenosti se čtyřkolkami jsme sbírali již v roce 1998. V průběhu let prošlo naší firmou několik značek. Jako zcela zásadní se ovšem ukázalo vítězství v tendru v roce 2006 na zastoupení společnosti CFMOTO, jejíž čtyřkolky jsme téměř ihned zařadili mezi nejprodávanější na českém trhu. Čtyřkolky pod hlavičkou Journeyman se vždy v dané éře staly nejprodávanějšími čtyřkolkami na trhu. V roce 2016 do nabídky Journeyman přibýly vysoce kvalitní a dostupné motocykly CFMOTO ze společné dílny KTMR2R a CFMOTO, které v posledních letech zásadně a úspěšně vstupují na světové trhy. Modely vzniklé ze společného podniku (joint-venture) dvou světových motogigantů KTM a CFMOTO svým jedinečným vzhledem, kvalitou zpracování, použitím špičkových kompo-

nentů, výkonem a v neposlední řadě velmi atraktivní cenou překvapí nejednoho zkušeného motorkáře.

JŠ: V dnešním kontextu nás zajímá hlavně CFMOTO.

EŠ: V současnosti jedna z největších, nejmodernějších a nejprogresivnějších světových továren na výrobu kvalitních čtyřkolek, motocyklů a motorů na světě. Hlavní továrna i centrála firmy se nacházejí v průmyslové zóně města Chang-čou, přibližně 150 km od Šanghaje, v provincii Če-ťiang, která patří do ekonomicky nejvyspělejší části pevninské Číny a je jedním z hnacích motorů ekonomického růstu celé země. Motocykly CFMOTO si získávají stále nové zákazníky napříč celým zákaznickým spektrem. Design moderních motocyklů CFMOTO mají na starosti špičková renomovaná designová studia – modelové řady CFMOTO NK, MT, GT jsou dílem rakouského designového studia KISKA – vrchního designéra strojů KTM a Husqvarna, modelové řady CFMOTO CL-X, SR a nová značka e-mobility ZEEHO jsou pak dílem italského designového studia Modena 40 pod vedením španělského designéra Carlese Solsony Martiho (mimo jiné designér MV Agusta).

JŠ: Jak se stane, že jediný předprodukční model pro Evropu směřuje do ČR?

EŠ: Řekněme, že mám letité osobní vysoce nadstandardní vztahy s nejvyšším managementem CFMOTO. Ale nejen díky tomu se u nás celkem pravidelně objevují testovací/předprodukční modely. Jsme jedni z vybraných osvědčených testovacích importérů už mnoho let. Nejprve to byly čtyřkolky (například jsme měli úplně první vyrobený model CFMOTO Gladiator X1000 na světě), později jsme přidali do testů i motorky. 800MT není první, do Evropy jsme dostali jako první i krásný model 700 CL-X Heritage. Umíme vždy testovací exempláře využít na maximum, dát relevantní zpětnou vazbu a díky tomu se i podílíme na finalizování potřeb pro evropského zákazníka.

JŠ: Díky obrovskému množství informací, získaných z náročného sedmiměsíčního provozu, máte obrovský náskok před ostatními prodejci. Jak jej hodláte využít?

EŠ: Už využíváme – do továrny jsme pravidelně posílali „feedback“ o tom, jak mašina funguje, případně co je třeba doladit, upravit. Moc toho ale není. Jen drobnosti a hlavně jsme obecně informovali o tom, jak se stroj chová ve všech možných i nemožných situacích, místech, počasí, podnebí a i ne-

standardním použití (například těžké off-roadové použití). Díky tomu, že nikdo na světě nemá podobné kilometry a zkušenosti, tak víme, co od stroje čekat a že je plně připraven pro české a slovenské zákazníky. Díky reálné praxi s předprodukčním kusem jsme si zařídili i tuzemskou výrobu specifického originálního příslušenství. Obrovskou devízou samozřejmě je už jen ta samotná možnost se podílet na dlouhodobém testu.

JŠ: Sám jste už 800MT vyzkoušel. Jak se vám jeví?

EŠ: Pro mě osobně nelehká otázka, neboť primárně nejsem zaměřen na cestovní endura (jsem spíš na styl „neo-retro/ cafe racer typu 700CL-X). Ale to jsem si o 650MT také říkal a dnes ho považuji za naši absolutně nejuniverzálnější motorku. 800MT jsem si samozřejmě už také pořádně projel a říct mohu toto: Vzhledem originální, naprosto univerzální, skvěle ovladatelná a ergonomicky vychytaná moderní motorka se silným a osvědčeným výkonným motorem. Byl jsem hlavně překvapen, jak se výborně ovládá a jaký má rejď. Je to větší motorka, takže k ní chovám jako ke všem cestovním endurům respekt, ale o to více překvapila celkovým pojetím. Takže mně se jeví báječně a těším se na nějaký pořádný výlet.

JŠ: Dá se nějak zaručit předběžná a příznivě diskutovaná cena?

EŠ: Zapeklitá otázka v dnešní době. Jak víš, hodně v posledním roce ovlivňuje cena námořní dopravy, obecné zdražování, ne-

dostatky surovin atd. Takže stoprocentně mohu zaručit cenu na začátku sezony, tedy snad na přelomu února a března. Ale stále zatím platí, že cena modelu CFMOTO 800MT bude začínat na cca 250 000 včetně DPH, což se jako příznivá cena jeví. Plně vybavený model Touring, bude o něco dražší, ale jeho výbava je opravdu enormní a věříme, že právě model Touring bude hlavním tahákem.

JŠ: Bude modelů 800MT pro český trh dostatek a kdy budou v prodeji první stroje?

EŠ: Jako vždy se snažíme nic nepodcenit a vše děláme ve velkém. Takže ano, pokud nenastanou nenadálé okolnosti, tak věříme, že strojů pro oba trhy (CZ + SK) bude dostatek. A podle všech – zatím optimistických – prognóz by v prodeji měly první stroje být v březnu. „Horké“ info pro čtenáře Drž stopu – stroje pro Journeyman jsou již ve výrobě, dokonce jako jedny z prvních pro Evropu...

JŠ: A závěrem něco zásadního pro první nedočkavce. Dá se už nyní model 800MT nějak zajistit, předobjednat?

EŠ: Ano, určitě. V motorkové prodejní síti Journeyman (<https://journeyman.cz/prodejci-ctyrkolek-journeyman/prodejci-motocyklu-cfmoto>). A mohu potvrdit, že už hodně (jedná se o tříciferné číslo) zákazníků i obchodních partnerů stroje předobjednané má. Takže zájemcům nenápadně doporučím totéž – pokud máte o emtéčko zájem, není problém již nyní dojít k prodejci a objednat. 🛠️



Pepa „Sršeň“ Šiler

Jak viděl CFMOTO 800MT Sršeň

Nejdřív musím zdůraznit, že to není test, ale první představení. Chtěli po mně, abych ho vyzkoušel na nejlepším polygonu, kterej momentálně v ČR je, a to je Sršňův soukromej adventure polygon, a zjistil, jestli se hodí třeba k cestě po Albánii.

Hned vedle stojí moje KTM 890 Rally, a není to náhoda. Velký podíl v CFMOTO má KTM a s nadsázkou se dá říct, že reličko je pro tohle CFMOTO dárce motoru. Je tam původní motor o objemu 790 ccm, který už má vychytaný dětský nemoci, a na základu motoru je postavený zbytek motorky. Ten motor je důležitý a dám za něj ruku do ohně.

Ergonomie není přísně endurová jako u rally, je přirozenější, nenamáhá ruce, zbytečně tě to neunavuje, motorku si můžeš klidně držet rukama.

Mě nezajímá ježdění na silnici, mě zajímá ježdění v terénu. Nechá si líbit i hrubé zacházení, ale tam se poměrně rychle dostaneš k limitu podvozku.

Motorka během dne dostala hodně za uši a myslím si, že se jim to fakt povedlo. Když od ní nebudeš očekávat schopnosti rally motorky, což nebudeš, tak 99 procentu lidí vykouzlí úsměv na tváři.

Fakt to bude fungovat. Zdola překážky, se kterejma se jezdec setká třeba v Albánii, a na to ta motorka je určená.

Nelíbí se mi padací rámy. Jsou hnusný, nedomyšlený, mělo by se na tom zapracovat.

Je pohodlná? Dosáhnu na zem, není vysoká, říditka zase posazená příjemně vysoko.

Při jízdě ve stupačkách vidím, že si vzali příklad z KTM. Nádrž je hezky úzká, mohu se pevně chytout nohama a ulehčit rukám.

Nevím, kolik motorka váží, nezajímá mě to. Dobrá je stabilita od předního kola. Když jedeš po listí nebo jsou někde kameny, nehodí tě přední kolo úplně do strany.

Trochu jsem hrábl do tlumičů, takže jsem najednou cítil odezvu, mohl jsem i přeskočit kládu. Tím, že je nízko sedačka, je těžiště pocitově hodně dole a motorka je pocitově těžší.

Řekli mi, že moje podněty budou zahrnuty do vylepšení pro sériovou výrobu. To mě baví, to je práce testovacího jezdce.

