



Číňan, který se nejvíc přiblížil Evropě
zpracování, u něhož se pousměješ
lehká, mrštná a zábavná potvůrka

Hoši, fakt nás převálcují, jestli půjdou s vývojem takhle rychle dopředu!



Když na člověka přijdou prdčky, musí se trochu vyklonit!

DŮVOD SMEKNOUT

Pokud neumíš odhodit předsudek daný zemí původu, přeskoč na další test. Je to Číňan. Jestli tě ale zajímá, jak tam jde vývoj dopředu a jestli už jsou tamní motorky na úrovni evropských, pokračuj vesele ve čtení.

text: Jan „Somik“ Somerauer, foto: Karel „Carlos“ Táborský

Svězt se na předprodukčním prototypu motorky není v našich končinách úplně obvyklou záležitostí. Rozuměj, všechny fabriky vyrábí takzvanou nultou sérii – motorky, na kterých se musí nalítat hromada kilometrů, aby se před finální výrobou vychytaly mouchy. Jenže většinou na nich jezdí jen fabriční jezdci, maximálně pár vybraných novinářů z domácích redakcí. A Alan Cathcart. Jenže pokud jste čínská fabrika, která to myslí s Evropou vážně, a máte tady hodně aktivního dealera, tak proč ho nevyužít. A tak se u českého zastoupení CFMOTO čas od času nějaký ten předprodukční kousek objeví.

Co jsi zač?

Několikrát jsem upozorněn na to, že motorka je v některých detailech ještě nedodělaná a ve finální verzi to bude jinak. No dobře, dobře, mrkneme na to. Nejprve pěkně

s odstupem. Docela pěkná silueta, žádné zbytečné hrany, ladné křivky, hmota kolem motoru, zadek opticky odlehčený. Moc pěkný kola. To není zlé. Přemyslím, jak CL-X zaškatulkovat, a vyležá mi z toho pojmenování neo-retro roadster. Je šmrncnutěj retrem, ale není jako Enfieldy nebo Kawa W800. Spíš něco jako Yamaha XSR700 nebo nově představená Kawasaki Z650 RS. Nebude to motorka jen pro páprdy, naopak, tohle budou mít rádi mladí.

Nad celkovým designem se dlouze pozastavuju. Tohle už není to čínské „okopiruj Evropu“, tady je ruka Evropana cítit. Pohled do tiskových materiálů dává této myšlence za pravdu. CL-X má totiž na svědomí italské designové studio Modena 40, konkrétně pak Španěl Carles Solsona Marti, který má za sebou mimo jiné pěkných pár let v MV Agustě. Tím nechci říct, že je tahle motorka stejná petelice jako Brutale, přeci jen jsme v totálně jiné cenové kategorii.

Budu na to myslet, až půjdu očumovat zblízka.

Jenže ono není potřeba. Jestli bylo doted u většiny čínských motorek potřeba tu a tam přivířit oko nad nějakým tím detailem, tak tady tomu tak není. CL-X neodkrývá žádné tajemství, motorka je moc pěkně zpracovaná a drobnosti jako panely z broušeného hliníku se dokonce tváří luxusně. Sváry v pohodě, kabely pěkně schované, plasty nevypadají jako za tři koruny a dá se i pokochat. Třeba zadní LEDkové světlo ve tvaru X spolu s moc pěknou sedačkou, to se kouká s radostí. Tak snad jen ten výfuk, to není zrovna krasavec. Jenže kde dneska v sérii je, že jo?

Ještě jedna příjemná věc na mě při prohlídce čeká. Ne že bych to zrovna já nějak extra potřeboval, ale nízké sedlo je dobrá zpráva. Tohle totiž bude motorka pro holky i pro ne moc vyježděné jezdce a dosáhnout v pohodě oběma nohama se bude hodit. Zaplouvám krásně >>



Už žádný zbytečný kila, pod dvě sta natankovaná //

Pod sedlem moc místa není, tak se brašna hodí



Vpředu prototyp, vzadu sériovka. Na pohled rozdílů minimum, ale nenechte se zmást.

do motorky, řídkta tak akorát vysoko, pohodlná pozice. Jdeme jezdit!

Evoluční skok

O ho ho! Tak tohle je překvápko! Prvních pár metrů a doslova nechápu. Sakra, tohle je teda fakt dobrý. Proč? Tak předně, nízká hmotnost. Už žádný zbytečný kila, pod dvě sta natankovaná, normální váha. K tomu musím přičíst hodně povedenou geometrii. Motorce se chce blbnout, každý poklop kanálu je důvodem ke klíčce, ale zároveň je krásně stabilní. Do zatáčky není potřeba ji nějak extra pobízet, stačí se tím směrem podívat a CL-X se tam ochotně položí. Pomáhají tomu i sériové obuté Pirelly MT60 RS, které se se svým designem à la flat track

sice tváří, že budou mít přilnavost medúzy, ale opak je pravdou. Dobrý, dobrý... Co je ale na výjimečné úrovni, to je podvozek. Krásně měkký, poddajný, zároveň komunikující a žehličí. Na předku 41mm USD vidle s možností kompletního nastavení, vzadu sólo tlumič, kde se dá hnout předpětím a odskokem, obojí dodala japonská KYB, což se poslední roky stalo zárukou potěšení.

Vůbec je znát, že si CFMOTO pomáhá díly od zkušených výrobců. Proč zbytečně vymýšlet vymyšlené. Motor krmí vstříkovaní Bosch, o které se stará řídicí jednotka stejného výrobce, ABS je od Continentalu a třeba brzdy, to je španělská J.Juan dnes už patřící Brembu. A když jsme u těch brzd – tohle je první CFMOTO, které brzdi jako dospělá japonská nebo evropská motorka. A to už je sakra poklona. Celou dobu si vystačí se dvěma prsty, brzdy jsou nejen silné, ale také citlivé, radost s nimi pracovat. Pochvátit musím taky ABS, které zasahuje pěkně jemně a až když je opravdu potřeba. Na předsériovce trochu kope ABS na zadním kole, ale... k tomu se ještě dostaneme.

Co motor? Předně je nutno říct, že to je ještě dvouválec, který CFMOTO nemá od KTM. Vychází z jednotky v modelech 650, tedy prapůvodem je to licenční Kawasaki ER-6. V tomto případě na ní u CF zapracovali, zvýšili zdvih a tím objem, přepracovali hlavu, kliku... prostě evoluce. Zápalko je předsazené o 180°, takže víceje

dvouvál, ne žádné hladouš. Na spodku krásně zatahuje, kolem čtyř tisíc ale přichází nepříjemná díra. Na tu jsem byl upozorněn dopředu, sériová motorka dostane ještě jiné mapy. No, uvidíme! Na pěti se krásně sbírá a najednou je to docela kalup. Sakra, tohle je silnější motorka než naše dlouhodobě testované 650 NK. Pořád připomíná Kawu, což je pro mě velká devíza, ale je silnější.

Takže?

Vracím motorku s výrazem překvapení. Tohle je už fakt dobrý. Ale pár výtek mám. Řídkta jsou zbytečně zavřená a drtí mi zápěstí,

Motorka do terénu to není, ale polňačku v klidu zvládne



Nekupuj si ji, když...

- ▶ radši utrácíš za prémiové značky,
- ▶ chceš fakt oldschool retro,
- ▶ radši si počkáš na sportovnější nebo cestovnější verzi.



Docela pěkný detaily, co říkáte?



Jednoduché, moderní a moc pěkně přehledné



Jednodušeji už to asi fakt nejde



Ta bílá plocha kolem světla, to jsou LEDky denního svícení



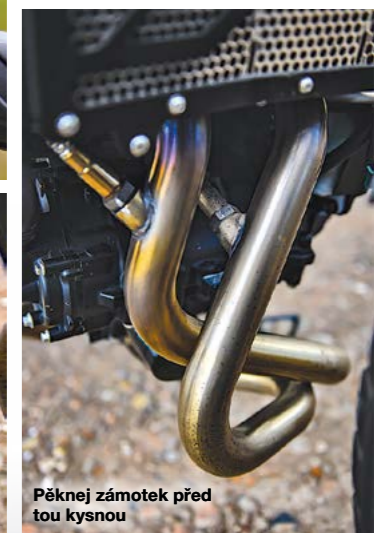
U prototypu jste si museli rozsvítit, sériovka už automaticky



Písmeno X najdete na motorce všude



Tak tady se zklamání nekonalo



Pěkný zámotek před tou kysnou

ovladače nemají moc dobrou odezvu, blinky se samy vypínají po deseti sekundách, tempomat nefunguje a ta díra ve výkonu je nepříjemná. Sypu to na pány z českého zastoupení, ale na druhé straně vidím jen úsměv. „O tom všem víme a na sériové motorce to bude opravené.“ Oukej, pánové, tak jestli to tak opravdu bude, hluboce smeknu!

Cvak, film přetočen o pár týdnů dopředu a já sedím na první sériovce, která dorazila do ČR. Stačí dvacet kilometrů, jen abych věděl, jestli to posunuli k dokonalosti. Teď mám chuť nechat vás chvíli v napětí, ale jak to na papíře udělat? Chcete slyšet, jak jsem byl minulý víkend na výletě? Dobře, nebudu prudit a pošlu to tam. Je důvod smeknout. Motor táhne bez jediného rozmýšlení se, tahle mapa je super! Navíc je tu přepínač mezi režimy EKO a Sport a rozdíl je dost podstatný. Řídkta se sice nezměnila, ale jsou namontovaná v jiném úhlu, což je o dost lepší. Tempomat funguje, ABS

na zadním kole je taky v pohodě. Ovladače jsou jiné a odezvu mají dobrou. Jediným nedostatkem tak z mého pohledu zůstávají ty samovypínací blinky, deset vteřin je málo.

V tuhle chvíli to musím říct na plnou hubu. Jestli doteď u všech CFMOTO chyběl nějaký ten kousek k dokonalosti, nebo řekněme na konkurenci, už nechýbí. Argument „ale za ty peníze jí to odpustíte“ už neplatí. Není totiž co odpouštět. Skvěle fungující zábavná motorka, která docela dobře vypadá a je nazbrojená solidní technikou. Navíc pět let záruky a moc hezká cenovka. Hoši, fakt nás převálcují, jestli půjdou s vývojem takhle rychle dopředu. //

CL-S Sport a CL-X Adventure

Nebude jedna, budou tři. Zatím není přesně jasné, kdy se další dvě verze CL-X přidají k té základní, ale s největší pravděpodobností to stihnou ještě letos nebo začátkem příštího roku. V čem budou jiné? Adventure přidá vyšší řídkta, plexi, drátěná kola a zavazadla. Zajímavá cestovnější alternativa pro ty, kterým připravovaná 800MT přijde už zbytečně velká. CL-X Sport naopak ubere, kam až to půjde, pěkně na dřev. Sportovněji laděný podvozek, jiná kola, dvoudílná nízká řídkta a taky technický špiček v podobě dvojice předních kotoučů a na nich brzdíče Brembo Stylema. Tak to už je fakt dost zajímavý, ne?



Kup si ji, když...

- ▶ netrpíš na předsudky,
- ▶ chceš lehkou a pohodovou motorku (nejen) do města,
- ▶ ujízdiš si na kombinaci moderní a retro.