



Text: Pavel „Pajinex“ Suk, Ivan „Scoob“ Bezděk, foto: Ivan „Scoob“ Bezděk

NÁDECH K ELITĚ?

CFMOTO 800MT

ČÍNSKÁ TOVÁRNA POSKYTLA SVÝM ZASTOUPENÍM POUHÉ TŘI PROTOTYPY NOVÉHO CFMOTO 800MT S ŘADOVÝM AGREGÁTEM KTM. BEZPOCHYBY JAKO OČENĚNÍ VÝBORNÉ PRÁCE JEDEN Z NICH OBDRŽEL I ČESKÝ DOVOZCE, SPOLEČNOST JOURNEYMAN.CZ. STROJ S NAJETÝMI NECELÝMI TŘICETI TISÍCI KILOMETRY JSME MĚLI MOŽNOST VYZKOUŠET V KRÁTKÉM TESTU A BYLI HODNĚ ZVĚDAVÍ, JESTLI NÁDECH SMĚREM K ELITĚ ZATÍM NENÍ SPIŠE POVZDECHEM?



Úvodem bychom asi měli upozornit, že v tomto případě nejde o standardní test - soudit předprodukční motorku je věc ošemetná, spousta věcí se na ní ještě před startem sériové výroby mění právě na základě připomínek testovacích jezdců - ostatně, z tohoto důvodu přistál jeden z prototypů právě u Journeyman.cz. Nečekejte tedy žádný zásadní „verdict“, to by nám nepřišlo fér ani vůči vám, našim čtenářům, ani vůči danému stroji. Jde tedy spíše o první dojmy a seznámení se základní koncepcí této novinky. Pustme se do toho, slovo má Pajinex.

RAKOUSKÝ DESIGN, RAKOUSKÉ SRDCE

CFMOTO dlouhodobě spolupracuje s rakouským designovým studiem Kiska a proto není překvapením, že právě Rakušané dostali na starost i novinku 800MT. A nutno předeslat, že se se zadáním popasovali na jedničku - hlavně v reálu vypadá motocykl v modrém odstínu se zlatými ráfky víc než dobře. Samozřejmě nejde o jediné barevné provedení, sériovky budou nabízeny i v jiných odstínech, nicméně je fajn, že studio odolalo pokušení okopírovat barevné schéma „dárce srdce“, tedy

KTM. A nejen to, u Kisky vynechali i pro KTM typický zobák. Ostré tvary masky s dvojitým světlometem v jednom celku a výrazné prolisy v nádrži spolu s plochým, decentním výfukem pak rozhodně nehlasají východní původ. Co se týká rámu, prototyp si musí v jeho případě vystačit s ocelí, totéž platí pro tvarově nijak nevybočující kyvnou vidlici. Vyšší hmotnost na druhé straně vyvažují větší odolnost a snadnější opravitelnost ruku v ruce s nižší cenou. Řadový dvouválec z mattighofenské líhne je v rámu podvěšen a tvoří jeho nosný prvek, podsedlovku přišroubovali k jeho zadní části. Ti, co zatouží po pasáží s trialovějším nádechem, jistě ocení robustní ochranný rám předku a festovní, hliníkový kryt přední a spodní části dvouválce. Ani plasty se netváří, že by okamžitě podlehly dětské tyranii. Ovladače už jsem viděl hezčí, nicméně na funkčnosti jim to neubírá. Ani výbava prototypu rozhodně není ohlodaná na kost. Sedmipalcový TFT displej s centrálním otáčkoměrem

a nečekaně i s ukazatelem tlaku v pneumatikách patří k nejrozměrnějším zobrazovačům na trhu. Výrobce u sériovky slibuje propojení s telefonem a se sdílenými navigačními pokyny k tomu. Až na menší ikonky lze vše odečíst na první dobrou. Na levé kapotáži nalezneš pod gumovou krytkou hned dva USB sloty, na pravé pak klasickou 12V zásuvku. Tím se často nepochlubí ani mnohem dražší stroje. Osvětlení je komplet LED, test biku nescházely mlhovky, tempomat a bezklíčkové startování, které český dovozce, na základě průzkumu u potenciálních zákazníků, u importovaných kusů prý raději oželel - klasika je pořád ještě víc populární.

NESMÍ SE MU NIC STÁT!

V aktuálně panujících sedmi stupních s oslizlým asfaltem se na prototyp, obutý do špalků Anakee Wild, s vědomím

jeho nemalé ceny, neusedá zrovna bezstarostně. Navrch mu ambassador značky Jarda Šíma naložil na hrb skoro třicet tisíc kilometrů i v oblastech, kde nemají ani čísla popisná. „Zkoušíme prototyp se vším všudy, i s tím, co není ještě úplně vychytané - nejde o sériovku, takže nás spíše zajímá základ, než detaily“ zaznělo od Scooba, který mi novinku přivezl, první varování. Druhé přišlo vzápětí „třeba denní svícení si musíš zapnout, tlumené pak dalším stiskem. V sérii půjde samozřejmě o standard, takže bude svítit hned po nastartování, jako všude jinde. Pneumatiky jsou spíše do terénu, než na silnici, standardně je eMTéčko obuté na univerzálnějších Michelin Anakee, navíc je dost kosa, takže bacha“. Mno, s chutí do toho! Při robustní stavbě stroje i méně narostlí ocení vybrané, nižší sedlo. Ač původem z východu, širší řídítek je zcela evropská a před studeným větrem mě znatelně chrání mohutná přední část, včetně

výškově nastavitelného štítu. K jeho regulaci slouží plastové růžice po stranách a pokud umíš jezdit bez řízení, dá se plexi seřídít asi i za jízdy. Nic neobvyklého, tenhle systém používá více značek.

První řadový dvouválec rakouského výrobce s přesazenými čepý s nezaměnitelným, lehce chrastivým projevem, začal svou životní pouť v nižších řadách Duka a Adventur. Nově v nich



Dvouválec dodala v rámci spolupráce KTM



ochrana motoru je solidní



Přední vidlice může jít do sériové výroby tak, jak je, nemáme žádné výhrady

NOVINKA!

SPOJKOVÉ DÍLY TRK

TRK
MOTORCYCLE CLUTCH

For more information visit our website www.wemoto.cz

wemoto.cz
W
since 2011

OBJEDNÁVEJTE NA WWW.WEMOTO.CZ NEBO TELEFONICKY NA +420 317 471 113



TFT displej má sedm palců



vrčí 890ka, což ale neznamená, že by bylo radno osmistovku odepisovat. Naopak, svou točivostí a silným středem otáček nadchla spoustu majitelů a nejinak tomu bylo před třemi lety u mě. V testovaném stroji generuje shodné výkonové parametry, jen se musel přizpůsobit poslední emisní normě. Ze dvou přítomných jízdních režimů Sport a Rain volím ten první. Lehce ospalé nižší otáčkové spektrum přisuzuju právě zmíněným emisím, Rakušan měl, co si pamatují, o chlup brysknější reakci na plyn. Od čtyř tisícovek už se s ním ale žije o dost líp a sranda se koná ještě o dvě výš. Se zhruba patnáctikilogramovou nadváhou naproti Adventure si MT800 poradí bez problémů, stejně jako s odhadovaným

zrychlením na stovku pod pět vteřin. Jen se nesmíš bát mu trochu naložit, což se mu přestane líbit vysoko za hranicí osmi tisíc otáček, kde vrcholí jeho výkonová křivka. S vědomím prototypové fáze ladění se mu dá odpustit občasné šklubnutí elektronického plynu, mapy určitě ještě doznají změny. Šestistupňová rychlostní skříň s dlouhým posledním převodovým stupněm a s lehce jdoucí spojkou řadila přesně a vyhledání neutrálu, ať už při dojezdu nebo při stání, mi nečinilo sebemenší problém. Pokud rezignuješ na jásavou otáčkovou svobodu, vcelku snadno se dostaneš na spotřebu kolem pěti litrů. Při vědomí přítomnosti devatenáctilitrové nádrže představuje čtyř set kilometrový dojezd naprosto reálnou hodnotu.

Na rozdíl od Adventure, která používá vpředu jednadvacítku, jezdil prototyp na kombinaci vyplétaných ráfků devatenáct/ sedmnáct palců. K máni bude také čistě silniční verze na litých kolech. Vývojáři z Hangzhou vsadili v případě odpružení na osvědčeného dodavatele, japonskou firmu Kayaba. Chválit budu obrácenou vidlici vpředu, kterou lze na rozdíl od WP u rakouské sestry nastavovat tradičně šroubky na vrchu obou tubusů. Na testovaném stroji svou účinností, dostatečnou tuhostí a velmi dobrým odtlumením i velkých výtluků za evropskou konkurencí nijak nezaostává. Za mě může jít do série tak, jak je. Zadní centrální tlumič je též nastavitelný, možná jen trochu škoda chybějící hydrauliky na korekci předpětí, zoubky na hákový klíč

Ač je čínským motorkám občas vyčítána určitá uniformita, tady to neplatí - zvlášť přední maska je výrazná až až



v horní části centrálu jsou ukryté hodně hluboko v motorce.

Rychlejší nástup s důraznějším účinkem by mohly předvádět brzdy, které dodává španělská společnost J.Juan. Měkčí set up a delší dráha páčky mi úplně nevyhovovaly a pro razantní účinek vyžadovaly silnější stisk. Když ale nastoupily, nemám obavu, že by radiální čtyřpístky měly problém ubrzdit plně naloženou motorku i ve verzi Touring. Přesto, že ve full paketu motocykl čtvrtunovou hranici podleze jen o dva kilogramy. V krizovkách se pak MT spoléhá na náklonové ABS.

HLUBOKÝ NÁDECH

Na začátku článku píšeme, že testovat standardně motorku v prototypové fázi je samozřejmě nesmysl. Ale stejně se

neubráníme alespoň nějakému závěru. Za nás: pokud se doladí pár detailů, bude dobrá. A tak nějak tušíme, že víc než dobrá. Parádní rejd a ochota rychle měnit směr ji totiž řadí mezi evropskou konkurenci stejně jako jezdcova ergonomie, která i díky optimálně tvarovaným prolisům v nádrži a vyšším řídkům usnadňuje bezproblémovou jízdu ve stoje. Navrch s veškerou, soudobou elektronickou výbavou pomocných systémů od společnosti Bosch. A velké kufrů v robustním provedení, které poberou hadrů, že bys je mohl prodávat, budou určitě k máni za velmi akceptovatelnou



CFMOTO



GLADIATOR X1000 nejprodávanější čtyřkolka ČR a SR

- Extrémně výkonný moderní motor V-Twin 1000 ccm
- 85 Hp výkon (off-road úprava)
- EPS v základní ceně - precizní posilovač řízení s progresivním průběhem
- Kanadský bezespojkový variator CV-Tech
- Elektronické vstřikování Bosch (GER)
- Automatický zadní samosvorný (100% svornost) diferenciál Eaton (USA)
- 4x4 se 100% uzávěrkou předního diferenciálu
- Špičkové stavitelné nitrogenové tlumiče
- Mohutné exkluzivní víceplátňové 27" pneu Stag
- Homologace EU, 2 osoby, ŘP sk. B (auto)
- Bohatá výbava v ceně
- Rozsáhlá nabídka příslušenství a doplňků i pro lesní hospodářství
- 5 let záruka!



CENA OD
299 990
vč. DPH



JOURNEYMAN

www.ctyrkolky.cz

www.facebook.com/journeyman.cz

částku. Důležitá bude logicky i cena. Ta sice není ještě přesně stanovena, ovšem měla by se pohybovat u základu lehce nad hranicí 250 tisíc českých korun, za plnku s kompletní výbavou, zahrnující mimo jiné rychlořazení, tlumič řízení, vyplétaná kola s bezdušovými pneumatikami atd. si samozřejmě připlatíte. Spolupráce dvou velkých výrobců stylem „Vy nám know how, my vám výrobní kapacitu s levnou pracovní silou“ evidentně funguje. Nová osmistovka nepředstavuje motocyklové nebe. Ale už teď si trůfneme říct, že vás nezklame v drtivé většině situací, které jí připravíte. A při pohledu na ceník evropských konkurentů si v jejím sedle pěkně dlouho zajezdíte grátis. K útoku na motocyklovou elitu se tak nová 800MT nadechla pěkně zhluboka.



Kufry vypadají bytelně a motorku "nerozhodí" ani v rychlostech přes 150km/hod.



MOTOR, PŘEVODOVKA

Řadový dvouválec s přesazenými čepy je aktuálně objemově největším agregátem v adventure motocyklu vyráběným v Říši středu. Horizontálně dělený karter není jedinou zvláštností kompaktní jednotky, kterou tvůrci zasadili do nového rámu a motor v něm tvoří nosný prvek. O tlumení vibrací se starají dva vyvažovací hřídele. Na rozdíl od KTM Adventure do něj neproudí benzín ze dvou bočních, ale z klasicky umístěné nádrže. Prototyp nabízel volbu z režimů Sport a Rain, tušíme, že minimálně ještě jeden přibude, mělo by jít o off-road. Mile nás překvapila šestistupňová převodovka, u které si trůfneme odhadnout rovněž rakouský původ. S použitím lehce jdoucí, mechanicky ovládané spojky se změna kvalitě odehrávala rychle a hladce.



BRZDY, ASISTENCE

CFMOTO vsadilo na tradiční soustavu čtyřpístkových radiálních třmenů španělského výrobce J.Juan s tři sta dvacítkovými průměry kotoučů vpředu. Počet pístků u zadního třmenu o průměru dvě stě šedesát milimetrů výrobce zatím neudává. Nicméně tady je co do razantnějšího náběhu účinku zlepšovat, ovšem na druhou stranu motoru bezpečně zastavit dovedou. V Hangzhou vědí, že bez sofistikované elektroniky jen těžko obhájí už ne rozpočtovou cenu svých výrobků. Žádný problém ani v případě osmistovky, vždyť se u nich většina čipů vyrábí! Takže i 800MT bude nabízet komplet soudobé asistenční systémy firmy Bosch, včetně vícešupňové kontroly trakce a náklonového ABS.

PŘÍSTROJKA

Sedmipalcový TFT displej se aktuálně rozměrově řadí k největším zobrazovačům, montovaným na jednopostupné stroje. Pochvalu zasluží centrální, analogově zobrazený otáčkoměr a vertikální, postranní stupnice palivoměru a teploty motoru. Co konkurenci nepotěší je například zobrazení hodnot tlaku v pneumatikách, připravovaný Mirror link s navigačními pokyny, zobrazení hovorů a názvů písniček. Posuvný segment tempomatu, chvályhodně na levé straně řídítek, si viditelně vzal inspiraci od Bavarských, což mu na perfektní funkčnosti a okamžité haptické odezvě pranic neubírá.



MOTOR - konstrukce KTM LC8c

Typ	čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový dvouválec
Rozvod/ventilů na válec	DOHC/4
Vrtání x zdvih	88 x 65,7 mm
Zdvihový objem	799 cm ³
Plnění motoru	el. vstříkování
Nejvyšší výkon	95 k (70 kW)/8 000 1/min.
Největší točivý moment	88 Nm/6 600 1/min.

PŘEVODY

Převodovka	šestistupňová
Sekundární převod	řetěz

PODVOZEK

Přední odpružení	KYB vidlice 43 mm, nastavitelná
Zadní odpružení	centrální tlumič KYB, nastavitelný
Brzda vpředu	2 x 320mm kotouče, čtyřpístkové radiální třmeny J.Juan
Brzda vzadu	240mm
Pneumatiky P/Z	110/80 - 19; 150/70 - 17

ROZMĚRY A HMOTNOST

Rozvor	není uvedeno
Výška sedla	825 mm
Hmotnost	225 kg
Objem nádrže	19 l

NAMĚŘENÉ HODNOTY

Nejvyšší rychlost	přes 180 km/hod.
Spotřeba v testu	5,5 l (průměr)

CENA není zatím stanovena

Benelli

PURE PASSION SINCE 1911

TRK 502X

AKCE

Zvýhodněné ceny doplňků

www.benelimotor.cz

Nejprodávanější motocykl na Italském trhu v roce 2020 i v první polovině roku 2021
Osvědčené motocykly, které je možné vyzkoušet u našich dealerů