

# Senzace na obzoru

**Příští rok přijde na trh parádní cestovní enduro CFMoto 800MT. Čínská značka jej před pár týdny v tichosti představila domácímu publiku a na internet začaly prosakovat první informace. Svět motorů už ho ale osedlal! Jako první redakce na světě jsme vyzkoušeli jediný funkční prototyp plně vybavené verze.**

**M**ožná vám to zpočátku nebude dávat smysl. Čínské CFMoto vyvine dospělý cestovní enduro se špičkovou technikou, u které ho slibuje bezkonkurenční ceny. Celý motosvět novinku netrpělivě vyhlíží a motorkáři všech zemí diskutují, jestli to bude vážně taková pecka, jakou slibuje raketové tempo vývoje téhle značky. Do Evropy se vydaly první tři postavené prototypy, aby tu ještě před světovou premiérou koncem května vznikly oficiální propagační fotky. Jen jediný z nich má plnou výbavu, kufrů a zlatá drátěná kola. Na něm právě sedíme jako úplně první novináři celého glóbu, máme se projet a nešetřit kritikou, centrála jí prý jenom uvítá. Kromě Světa motorů následně přidá postřehy ještě cestovatel Jarda Šíma, o němž jsme shodou okolností psali před měsícem a jenž se stal ambasadorem novinky, kterou si budete moci koupit přibližně za rok. Kromě pár vyvolených nesmí na prototyp nikdo sednout, jeho úloha je zásadní a cena astronomická.

Pravděpodobně vás napadlo, jak se tahle exkluzivní záležitost seběhla. Vše se pokusíme ozřejmit krátkou odbočkou, která současně vysvětlí pozadí očekávané motorky.

## Odкуда se vzal

Čínská značka CFMoto vznikla v roce 1989 a od začátku měla globální ambice. Nehodlala se smířit s nálepkou levné a nekvalitní alternativy, takže jí nezbylo než tvrdě makat a v nabitě konkurenci prorazit nejen cenou, ale také kvalitou. K terénním čtyřkolkám, užitkovým strojům a motorům nakonec přibýly i motorky a dnes jde o moderní progresivní firmu zastoupenou v 100 zemích. Vynaložené úsilí přineslo ovoce – když hledala slavná značka KTM strategického asijského partnera, vybrala si právě CFMoto. Nejprve se rakouské mašiny začaly nabízet v jeho distribuční síti, později byla v supermoderní čínské továrně zahájena kompletní výroba KTM Duke. V roce 2017 pak vznikla společná firma CFMoto-KTMR2R, která propojení spolupráce završila. KTM se naplno otevřela cestu na hladový čínský trh a získala moderní, přesto levné

vývojové a výrobní kapacity. CFMoto zase může těžit z technické úrovně a zkušeností legendy ověřené dakarskými tituly.

## Proč přijel z Číny právě do Česka

Do Česka a na Slovensko dováží značku CFMoto firma Journeyman. Navzdory miniaturnímu středoevropskému hřišti patří zdejší importér mezi deset největších na světě, čtyřkolky Gladiator u nás dlouhodobě s přehledem kralují trhu a prvotní skromné dodávky motorek zmizely tempem, kterého si nemohli Číňané nevšimnout. Na jedné straně obchodní úspěchy, na druhé pak závodní zkušenosti borců z firmy Journeyman daly vzniknout nadstandardním vztahům s fabrikou. Když mezinárodní tým inženýrů v Hangzhou dokončí prototyp chystané novinky, ať už je to čtyřkolka, pracovní autíčko, bugina, nebo motorka, dost často skončí na prvotní testování právě kousek za Prahou. Proto se pak může stát, že za říditka CFMoto 800 MT usedne po testovacích jezdcích jako úplně první na světě Svět motorů.

## O co jde

Stojí před námi moderní skvěle vybavená motorka, která vzhledem k čínskému původu vyvolá nejen u Čechů řadu otázek. Je celá čínská? Nebo něco okopírovali? Realita je taková, že CFMoto ji nevyvinulo na čistém papíře. Naplno využilo partnerství s KTM, jeho know-how a může si dovolit nakupovat u zavedených dodavatelů. Na čínských vývojářích bylo poskládat vše do fungujícího celku, což je ve výsledku stejně zásadní jako správný výběr komponent.

Motor je ryzí KTM. Konkrétně první řadový dvouválec v historii rakouské značky, nazývaný LC8c. Představil se v roce 2018 s modelem 790 Duke a v méně ostré variantě pak v enduru 790 Adventure. To stálo novému 800MT vzorem.

KTM přešlo s nástupem emisní normy Euro 5 na větší kubaturu 890 cm<sup>3</sup> a původní agregát dalo čínskému partnerovi plně k dispozici. Ten si jej ve své režii přeladil pro splnění Eura 5 a nasazení ve vlastním stroji. Výkon 70 kW při 8000 min<sup>-1</sup> a točivý moment 88 Nm

při 6600 min<sup>-1</sup> jsou atraktivní parametry, jaké zatím Čína v Evropě nikdy nenabízela.

CFMoto zasadilo dvouválec do vlastního rámu, který se hlavně v přední části KTM logicky podobá, ale vzadu je vše jinak.

Přední vidlice typu upside-down i zadní centrální tlumič a pružící jednotka, obě s možností nastavování účinku, sázejí na japonskou značku KYB. Brzdy dodává španělský J.Juan – vpředu najdeme dva kotouče s radiálními třmeny, vzadu pak jeden. Značkový je rovněž elektronický arzenál včetně cornering ABS od Bosche, které umožňuje bezpečné přibrzdění v zatáčce.

## Asiat s evropskými rysy

Z designu mašiny jsme upřímně nadšení. Žádná nuda, ale ani samoučelné excesy. Robustní osmistovka má siluetu dakarských KTM s nízkým sedlem a vysoko stoupající nádrží, předek s elegantním světlem je hezky čistý a vystačí si s tradičním blatníkem – terénní zobák se nekoná. Osvětlení obstarávají výhradně diody, mlhovky jsou elegantně schované do kapotáže a přirozenou součástí stroje je i padací rám. Vzhledem k naprosto odlišné kultuře a estetickému vnímání by tohle Číňan nikdy nenamaloval. Podobně jako u ostatních motorek a čtyřkolek CFMoto obdivujeme práci rakouského studia Kiska, které je léta dvorním návrhářem KTM či Husqvarny.

I renomované značky občas šetří na plastech, osmikilo nás ale už ve fázi prototypu zaujalo hodnotnými materiály a skvělým zpracováním. Vše je hezky slícované, začištěné a bytelné. Objektivně nemáme výtka. Zapálený motorkář může bojovat nanejvýš s předsudky – že mu zkrátka na nádrži schází nějaké známé logo.

## Jako v bavlnce

Vzpřímený posez se nám zalíbil na první dobrou. Široká říditka, komfortní sedlo vpředu zúžené tak, že při výšce 178 cm pohodlně došlápneme na zem. Devatenáctilitrová nádrž nepřekáží kolenům vsedě ani vestoje, stupačky jsou přesně tam, kam se nohy podvědomě složí. Chválíme i tužší



Plexi je výškově nastavitelné, stačí povolit robustní matice, což jde pohodlně v rukavicích i bez nich



Digitální přístrojovka je přehledná a dobře čitelná i na slunci. Nabídne palubní počítač, navigaci i spárování s mobilem.



Zpracování je už u prototypu pečlivé, domečky spínačů působí bytelně. Ovladač blinkrů by snesl výraznější krok, lépe rozpoznatelný v rukavicích.

Rakouským designérům se povedlo navrhnout dravý, přitom elegantní design přidě. Všechna světla září výhradně pomocí LED.



Standardem minimálně vyšší výbavy bude bezklíčkové startování, stejně jak tempomat, rychlořazení, kontrola trakce, tlumič řízení, rámy nebo kufrů... Dovozce slibuje hromadu muziky za fér peníze.

**1.  
na světě**

Text: Jiří Baborský  
jiri.baborsky@cncenter.cz



## CFMoto 800MT

### PŘEDBĚŽNÉ ÚDAJE

Motor	čtyřdobý řadový dvouválec DOHC
Chlazení	kapalinou
Zdvihový objem (cm <sup>3</sup> )	799
Výkon (kW/min <sup>-1</sup> )	70/8000
Točivý moment (Nm/min <sup>-1</sup> )	88/6600
Převodovka, sek. převod	6°, řetěz
Maximální rychlost (km/h)	≥ 180
Startování	elektrické
Pneumatiky P a Z	110/80 R19 a 150/70 R17
Světla výška (mm)	≥ 190
Výška sedla (mm)	≤ 825
Pohotovostní hmotnost (kg)	≤ 225
Objem nádrže (l)	≥ 19,0
Základní cena (Kč)	odhad SM: 230 000

### AKTUÁLNÍ KONKURENTI

BMW F 850 GS	320 700 Kč
Ducati Multistrada 950	349 000 Kč
KTM 890 Adventure	355 900 Kč
Moto Guzzi V85TT	309 900 Kč
Triumph Tiger 850 Sport	293 000 Kč
Yamaha Tracer 9	289 990 Kč
Yamaha Ténéré 700	264 990 Kč

pozici spolujezdce. Kufr ani jeho pan-ty nepřekážejí, naopak se můžete hezky opřít, stejně tak o optimálně tvarované postranní držáky.

Sedmipalcový přístrojový displej TFT je nečekaně slušně čitelný i na přímém slunci, grafika moderní a přehledná. Náš prototyp ještě nemá finální verzi, ale půjde na něm spustit i navigace a pracuje se na zrcadlení mobilu. Párování bluetooth bude samozřejmostí, stejně jako zásuvky 12 V a USB po stranách přístrojovky.

#### Dospělá už před narozením

S prototypy aut a motorek obvykle bývá těžká práce, spousta věcí nefunguje a jezdit musíme krokem. Tohle už je ale spíš předseriový kus – stále ještě ruční práce, ale až na pár elektronických drobností naprosto funkční.

Klíček jsme strčili do kapsy, zapalování zapínáme jen stiskem tlačítka. Motor „chrastí“ přesně tak, jak si jen pamatujeme z KTM. Sice řadaček, ale díky přesazeným čepům na klíce o 75° se snaží navodit charakter věčka. Zátaž je pro cestovní využití naprosto dostačující, podle displeje jezdíme v režimu Sport, nicméně finální palivové mapy by se měly nejspíš jmenovat Silnice/Děšť/Off-road – tak uvidíme. Běží sympaticky hladce s minimem vibrací, lační po otáčkách, současně ale nemá problém jezdit s přispěním dlouhých kvaltů v nízkém pásmu. Pětka je hodně dlouhá, šestku tedy řadíme jen na dálnici. Tam už přes skromné plexi trochu fouká, ale pořád je ochrana před větrem lepší průměr. Do nějakých 110 km/h naprosta pohoda, pak už s lehkým kompromisem, větší cestovatelský štít ale určitě bude v nabídce příslušenství.

Spojka je tradičně lanková, ale nepůsobí gumově, ovládá se sympaticky a s rozjezdy nemáme sebemenší potíže. I když je pravda, že elektronický plyn je – jak už to tak bývá – trochu zbrklejší. Za jízdy už sázíme kvality bez spojky, skvělé rychlořazení má být standardem. To spíš přední brzdu bychom si přáli ostřejší a lépe dávkovatelnou, u prototypu za ni musíme brát nekomfortně silně.

CFMoto slibuje po natankování hmotnost kolem 225 kg, což je asi o 15 kg víc, než vážil rakouský „advik“. Pocitově je motorka obratná, snadno se s ní manévruje a do zatáček se skládá s radostí.

Jízdní vlastnosti jsou naprosto suverénní a dospělé, komfort odpružení pak vysoce nadstandardní. Podvozek máme nastavený úplně naměkko, takže v rychlých zatáčkách se nám pod zadkem trochu vlní, ale to pohodlíčko je fascinující. Výmoly nevnímáme, retardéry přejíždíme jen s tlumeným žuchnutím – leckterá prémiová mašina na stejném místě tvrdě kopne do řídicíků. Helmu dolů!

#### Cena rozhodne

Nové 800MT se začne na vybraných trzích prodávat ještě letos, do Evropy



Pozice za širokými řídicíky je velmi komfortní, jezdec sedí hluboko pod vrcholem nádrže a snadno došlápne na zem. Silueta stroje s nízkou zádí a dlouhým krkem připomíná dakarské speciály KTM. Asi největším překvapením je úžasně pohodlné odpružení.



Řadový dvouválec je starý známý KTM LC8c, jež čínská značka získala v rámci vzájemné spolupráce a upravila si jej pro normu Euro 5 a vlastní účely. Běží bez vibrací, snese nízké otáčky, ale mlůže i vysoké a nezaměnitelně zní. Kryt je poctivý kov, zádný plast.



Kufry s vlastním logem mají velký objem, praktický tvar a bytelné zámky. Chválíme skvělý výhled v zrcátkách. Ochrana před větrem se základním plexi patří k lepšímu standardu.

dorazí na jaře příštího roku. Ptát se na cenu je ještě brzy, dovolíme si jen soukromý odhad na základě cenové hladiny již prodávaných modelů. Viděli bychom to tak, že základní model 800MT-S na litých kolech a s plně diodovým osvětlením by mohl stát kolem 230 000 Kč, což by byla v dané třídě bezkonkurenční cenovka. Navíc jak známe Číňany, jistě do standardní výbavy přihodí pár lákadel.

Každopádně druhá verze 800MT-T, kterou vidíte na fotkách, bude rovnou v plné plni. Nabídne zlatá kola s drátěným výpletem a pravděpodobně bezdušovými pneumatikami, tempomat, rychlořazení, tlumič řízení, mlhovky, sadu kufrů, padací rám, bezklíčkové startování, přepínatelné režimy motoru, kontrolu trakce, zatáčecí ABS a dost možná i vyhřívání sedlo či gripy. Přesto by se mohla držet kolem 250 000 Kč včetně pětileté záruky, která už je u značky CFMoto samozřejmostí. Pokud by náš tip vyšel, vzhledem k cenám konkurence začínajícím u oholených verzí kolem tří set tisíc můžeme očekávat skutečnou bombu. Dosavadní zkušenosti zatím ukazují i velmi solidní zůstatkovou hodnotou motorek CFMoto, což vyvrací jeden z posledních argumentů odpůrců. Každopádně to bude s Číňany ještě zajímavé...

INZERCE

Ahoj, kolik to stojí?

Nevím, podívej se na hledej ceny...

A kde to koupím?

Nevím, podívej se na hledej ceny...

Aha, tam najdu všechno!

**HLEDEJ  
CENY .CZ**



[www.hledej ceny.cz](http://www.hledej ceny.cz)