

| QUAD |

Dlouhodobý test | CFMOTO 650GT

“*Motorku jsme převzali s nulou na tachometru, což je vždycky trochu ošemetné.*”



ZAČÍNÁ TO SLIBNĚ!

V březnu jsme převzali k dlouhodobému testu CFMOTO 650GT, letošní novinku, která s sebou přinesla velká očekávání, na nás bude zjistit, zda je splní! I když samotné převzetí i první kilometry byly hodně limitované současným stavem, podařilo se nám najet dost kilometrů na první hodnocení.

Světla jsou automatická.

Nádrž je plechová.

Details jsou dobře zpracované.

Podsvícené ovladače na řídítkách.

Páčky spojky i brzdy jsou nastavitelné.



OD NULY

Motorku jsme převzali s nulou na tachometru, což je vždycky trochu ošemetné. Než se motorka alespoň trochu zajede, není to většinou úplně ono, ale na druhou stranu jí zajedete k obrazu svému a nemáte se na co vymlouvat. No a na začátku sezony vlastně není špatné začít tak trochu volněji. Navíc můžete cítit, jak si motor, převodovka i brzdy každým kilometrem sedají a mašina funguje čím dál líp. A to je i případ GT.

První dojem byl nicméně vynikající. Pocitově velmi lehká, agilní a snadno ovladatelná motorka s výbornou ergonomií, ze které dosáhne na zem jezdec menší postavy, ale poskládá se na ní i vyšší motorkář. Všechno po ruce tam, kde to čekáte. Na pohodlí si rozhodně nemůžu stěžovat, přední štítek si můžete plynule nastavit a i jezdec vyšší postavy se za něj v pohodě schová. Nohy jsou sice v ostřejším, ale pořád snesitelném

úhlu a kapota jezdce chrání velmi dobře, což jsem si vyzkoušel v hustém dešti. Všechno to podtrhuje digitální palubka, která ukazuje přehledně všechno, co potřebujete vědět. Aktivní TFT displej je skvěle čitelný i na ostrém slunci a můžete si nastavit jeho jas ve dvou stupních. Starty nezajetého motoru probíhají na první otočení za všech okolností a na svědomí to má řídící jednotka s nápisem BOSCH, kterou objevíte po odklopení zadní sedačky. Řadový dvouválec už známe z modelů NK a MT a i v GT funguje výborně. Navíc má lépe propracovanou možnost volby palivových map. Ty přepínáte tlačítkem na levém řídítku a změna se projeví okamžitě. Přepnutí do režimu sport se projeví nárůstem výkonu ve vysokých otáčkách a samozřejmě také změnou motivu na palubní desce. Má výkon 46kW a točivý moment skoro 60Nm, což je na malé granturismo tak akorát. Za kvalitu motoru i celého

“Řadový dvouválec
už známe z modelů
NK a MT.”



stroje si CFMOTO rozhodně stojí, o čemž svědčí pětiletá záruka, kterou teď na motorky poskytuje.

ZAJETO!

Prvních 1000 kilometrů nebylo vzhledem k zákazu pohybu snadných, ale po služebkách se mi je podařilo nakonec natočit celkem rychle. Následovala první garančka. Při ní se kontroluje celkový stav motorky, dotahuje co je třeba a mění olej. To byla nakonec jediná věc, kterou mechanici v Journeymanu na našem GT udělali, nic dalšího nebylo třeba. Teď máme zajeto a můžeme naplno hodnotit, co v GT vězí.

BEZ KUFRŮ ANI RÁNU

Normálně jezdím do práce a po městě na skútru, ten jsem teď ale vyměnil za GT a musím říct, že to celkem funguje. Boční kufrý jsou dobře přístupné, vejde se mi do nich notebook i všechno, co



NAJVĚČŠÍ SHOWROOM ŠTVORKOLIEK NA SLOVENSKU



AUTORIZOVANÝ PREDAJ - SERVIS

VÝHODNÉ FINANCOVANIE, ODBORNÉ
PORADENSTVO, PREDAJ ORIGINÁLNYCH
NÁHRADNÝCH DIELOV A PRÍSLUŠENSTVA

Predajňa:
KRAKOVANY 585, 922 02
(Piešťany), tel.: 0908 748 793

potřebuju. Kapotáž poskytuje dost ochrany a smotorkou se dobře manévruje i ve městě mezi auty. Jen si musíte zvyknout na zrcátka na kapotě, která mají omezený úhel výhledu dozadu. V hustém provozu se musíte vždycky trochu soustředit, ale dá se na to zvyknout. Naopak širší a vyšší řídítka poskytují perfektní ovladatelnost a kontrolu. Jen nesmíte zapomenout, že kufry jsou o něco širší, než předek motorky. Nejlepší se ale GT cítí, když má trochu té rychlosti a pěkný asfalt pod koly. Na nich jsou obuté gummy od Metzeleru a těm můžete na 100% věřit na suchu i na vodě a hodně pomáhají celkovému dojmu z motorky. Na okreskách si díky nim můžete dovolit opravdu hodně a na limit vás dostane až podvozek. Ten znervózní

hlavně na rozbitém asfaltu, kde tlumičům od japonské Kayaby nedělá dobře série nerovností. Varování, že máte trochu zvolnit ale dostanete od podvozku včas. Je možná trochu škoda, že na rozdíl od MT se dá na zadním tlumiči nastavit jen předpětí pružiny. Slušně fungují i brzdy, nejsou to sice žádné radiální kousavky, ale firma JJuan odvedla dobrou práci a máme tu perfektně dávkovatelnou soustavu, která dokáže motorku zpomalit i v krizových situacích. Je tu navíc dnes už povinný systém ABS, který už jsem nescetněkrát využil hlavně při dobrzdování na rozbitém asfaltu. Převodovka si i po zajištění zachovala hrubší charakter a přirovnal bych jí asi nejvíc ke Kawasaki. Je sice tvrdší, ale přesná a dost rychlá i pro sportovní jízdu.

SPOLUJEZDEC NENÍ PROBLÉM

Cestování dost často není solo záležitost a na GT určitě dřív, nebo později budete chtít jet ve dvou. I to motorka v pohodě zvládne a spíš než motor vás bude limitovat podvozek. Motor má dost síly a zátahu, aby se dynamika motorky nijak dramaticky nezhoršila a i podvozek si se dvěma jezdci poradí, jen nesmíte po GT chtít výkony supersportu. Spolujezdec má na zadní sedačce dost místa, stupačky tak akorát vysoko a ani kufry mu nepřekáží. K dokonalosti chybí snad už jen topcase za zády. I bez něj má spolujezdec dost pohodlí a rozhodně



se nemusíte bát vyrazit ve dvou na delší cestu. My jí rozhodně podnikneme hned, jak bude příležitost.

SPOTŘEBA

Při prvním tankování syrové motorky jsem měl 5,6 litru, další za 5,3, no a teď tankuju stabilně okolo pěti litrů na sto. Jde o kombinovanou spotřebu města, dálnice a okresek a přiznám se, že rád jezdím svižně a GT rozhodně nešetřím. Největší nárůst spotřeby zažijete na dálnici, když mám nasazené kufrы a dlouhodobě se držím na hranici legálních rychlostí, dokáže si GT vzít někde okolo šesti litrů. Holt koně je třeba krmit... Spotřebu samozřejmě budu dál monitorovat a uvidíme, kam se posune do budoucna

CO NÁS ČEKÁ

Vypadá to, že už brzy se budeme moct s GT vydat na mostecký autodrom a pořádně ho prohnat bez obav z provozu. Tam se ukáže, co v něm opravdu vězí. No a pak bychom rádi podnikly pořádnou cestu, i když na zahraničí to zatím nevypadá, i naše Republika nabízí dost zajímavých míst a silnic, na kterých můžeme GT otestovat. Pokud se budete chtít na GT podívat naživo, napište nám a můžeme domluvit společnou vyjížďku. Všechny informace a novinky z testování také průběžně publikujeme na facebookové stránce Quadu. ■

Text: Matěj Oliva

Foto: Tereza Olivová

“Motor má dost síly i pro dva.”



Jediný slabší detail.



Stupačky nevíbruji.



Zrcátka musíte dobře nastavit.



Spolujezdec má dost pohodlí.



Kufry vozím skoro pořád.