

# DVA HRNKY PRO GLADA

Už jste o něm slyšeli. Možná jste už o něm slyšeli hodně... Teď si sedněte pohodlně do křesla ke Quadu a dozvíte se konečně, jak je to doopravdy. Journeyman Gladiator X8 nebo jestli chcete CF Moto Terralander 800 si totiž přímo říká o několik vysvětlivek hned na úvod svojí kariéry.



» Místo druhého sedla bude na výběr i tenhle box

nahrával i vnější vzhled dvouválců, který se po různých výstavách po světě toulá už hezky dlouho. Jenže ne všechno je tak, jak se na první pohled může zdát, a to, co se vám zdálo na slunce jasnější, při podrobnějším pohledu začíná lehce blednout... Zodpovědně vás můžu ujistit, že toto není kopie Can-Amu ani náhodou – soudruzi si šli svou cestou a vytvořili, alespoň z prvních letmých dojmů, mašinu, která slibuje docela solidní zážitky. Samotný design osmičky je kapitola sama pro sebe a znáte mě, že o takových věcech je škoda popisovat papír, protože prostě máte oči. Jenom upozorním, že ksicht vychází z útěvěčka Z6 a kdo ví, jestli tak CF Moto nenaznačuje celkový budoucí vývoj jejich designu. Ostatní už vychází z potřeb stroje, konstrukce a funkčnosti, takže aspiranta na zlatou medaili nejkrásnějších tvarů tu

**P**odívat se do místa, kde vznikají jedny z nejpůvodnějších čtyřkolek našeho trhu, znamená obletět půl světa. Vlastně se spíš dostat do úplně jiného světa. O tom, jak to chodí ve fabrice CF Moto, si ale přečtete jinde. Teď má sólo jejich osmikilo. Ještě žádný čínský výrobce neposlal do světa tak výkonnou čtyřkolečku. Ano, osmikilo má třeba i Hisun (taky V2), jenže v případě Gladiatora se bavíme o úplně jiném zpracování a navíc i výkonově je jinde. CF Moto si tak připsalo primát nejen mezi výrobci z Číny, což zase tak extra zajímavé není, ale zároveň nic výkonnějšího nemají ani Tchajwanci, kde je zatím největší kolkou osmikilo Dinli (jenže jednoválec). Ovšem ani Japonci se do většího motoru zatím nepustili a třeba letošní BruteForce zůstal na svém, takže CF Moto přímo vyzývá Ameriku... Když se objevily první fotky Gladiatora X8, objevily se vzápětí i narážky na to, že jde v podstatě o převlečeného Outlandera a těm



» Gladovi zůstala ovladatelnost a nezákladné vlastnosti



asi nehledejte... Nové tvary největšího z Gladiátorů schovávají ale hromadu technických inovací. Prostě pod plastem je všechno jinak – od začátku do konce.

## VĚČKO JAKO REMEN

Asi nejvíc zvědaví jste na motor. My byli taky, a tak vedení CF Mota připravilo pro zástupce svých importérství, kteří se do Hangzhou sletěli z celého světa, detailní technické školení o novém věčku, kdy ho před námi rozebrali do posledního šroubku a ukázali i detaily konstrukce, o kterých bychom my (no teda spíš vy odkojení internetovými fóry...) mohli jinak jenom dlouze spekulovat. Věčkový dvouválec nepřekvapí svou konstrukcí – na takovém motoru moc nového asi nevymyslíte. Konstrukce je daná, pokud chcete mít věčko a tak není divu, že se CF Moto podobá

..ATV..





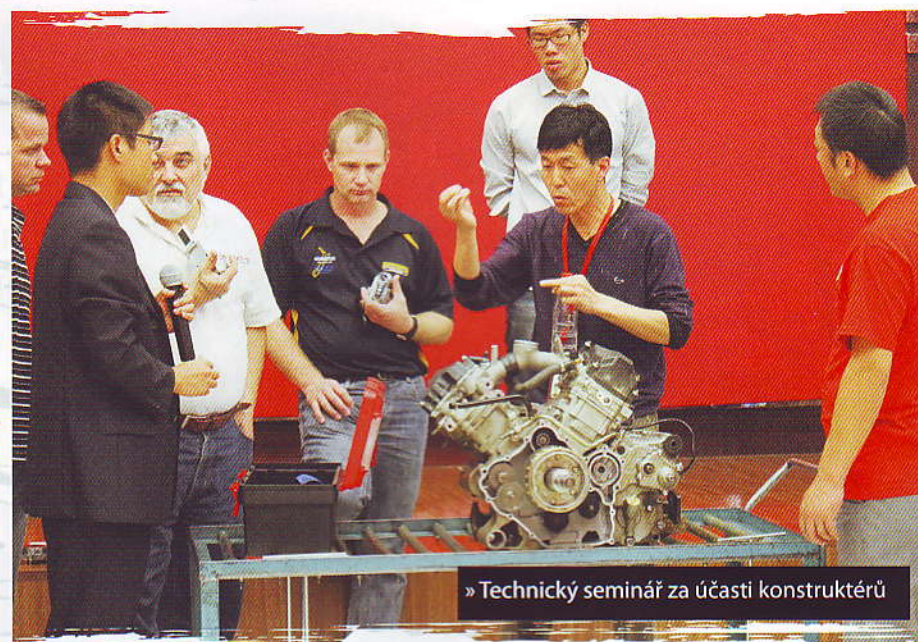
» Bateria je nově vpředu



» Řazení stále nalevo



» A tankovat se bude vzadu mezi světlý



» Technický seminář za účasti konstruktérů

jiným. To byste asi museli udělat boxera, aby to bylo úplně jinak. Co může zavánět inspirací – to jsou hlavy válců. Ty skrývají rozvod OHC, který tu ovládá čtyři ventily nad každým pístem, a dostaly plastová ventilová víka. Válce mají vrtání 91 mm a na klice je zdvih 61,5 mm. To dohromady dává poměrně vysokou kompresi 10,3 a slibují ochotu k vytáčení. Stříkačkové modely X5 i X6 používají bezproblémové vstříkovací jednotky od značky Bosche, pro dvouválec si konstruktéři vybrali konkurenční systém od Delphi. Inženýři z CF Mota ladili dvouválec poměrně dlouho a nakonec vybrali kompromisní variantu výkonnosti s výhledem na dlouhodobou životnost. Do prodeje tak půjde Gladiator X8 s 63 koni a 72 Newtonmetry. To je dost na to, aby s mašinou byla po čertech velká sranda (udávaná maximálka je 105 km/h) a každopádně je to víc než umí Japonci. To ostatní o patro níž je klasika a vychází z konstrukce menších Gladiátorů, znamená

to, že variátor má rozběhovou odstředivou spojku (to opravdu Can-Am nedělá) a jde o zesilenou a jinak přepracovanou techniku z jednoválců. To samé se dá říci o převodovce, kde má Gladiator X8 tradiční pozice. Z osvědčené konstrukce potom vychází i další převody – kardany ženou sílu permanentně dopředu i dozadu a přední náhon se tu aktivuje servem v předním diferáku, zase jako na menších gladech. Klasika jsou i obě nápravy – trojúhelníková ocelová ramena vpředu i vzadu a všechno z ocelových trubek (X6 má vpředu vršky z hliníku). O odpružení se u předvedených prototypů staraly jednotky se seřiditelným útlumem tlumiče a samozřejmě tuhostí pružiny. Tím to nekončí, rozdílů je tu samozřejmě víc a jsou ponejvíc dané konstrukcí motoru, který pochopitelně v X8 zabírá víc místa než v jednoválcích. Ústupkem lepšímu dýchání motoru a zcela novému airboxu je přesun nádrže pod sedlo, kde ji většinou najdete

i u všech vyšších objemů nebo u dvouválců. S sebou to nese i výhodu nižšího těžiště. Tankovat se tu bude netradičně přes zamykatelný uzávěr schovaný pod víkem mezi zadními světlý. Zpod sedačky se naopak přesunul akumulátor do relativního bezpečí za chladičem v přídi. S ním tam putovala i sestava všech relátek, které dostanou v sériové produkci vodotěsné pouzdro. K těmhle komponentům, stejně jako k hrdlu chladiče, se pohodlně dostanete přes odklopné víčko v předním rámu. Úplně horkou novinkou byla instalace posilovače řízení na zkušební mašině. Ten se sice nebude dodávat hned ze začátku produkce, ale CF Moto už má tenhle systém podle všeho vyvinutý, ale bude se ještě testovat než půjde do výroby. Podle prvních dojmů funguje hodně dobře (jezdili jsme s ním na suchém asfaltu na 4x4), ale pro bezproblémovou geometrii Gladiatora X8 to rozhodně nebude nezbytnost.

Text: Dan Pejzl  
Foto: Dan Pejzl



» První přijde dlouhá verze a ta je teda sakra pohodlná...

inzerce

<b>Journeyman Gladiator X8</b>	
Motor	vodou chlazený dvouválec
Rozvod	OHC/4
Zdvihový objem	800 ccm
Vrtání/zdvih	91x61,5 mm
Kompresní poměr	10,3:1
Max. výkon	63 k (46 kW)/6700 ot./min.
Max. točivý moment	72 Nm/6000 ot./min.
Plnění motoru	vstříkování
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	3 hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	26x9-12 / 26x11-12
Rozměry dxšvx	2320 x 1180 x 1400 mm
Rozvor	1490 mm
Světla výška	275 mm
Suchá hmotnost	397 kg
Nádrž	23 l
Cena	zatím nestanovena



NEJVYŠŠÍ   
MOŽNÁ  
OCHRANA  
MOTORU



www.motorexcz.com

..ATV..