

| QUAD |

Představujeme | *CFMOTO Gladiator X625*

LUXUSNÍ JEDNOVÁLEC



Pokud pojedete na vyjížďku, sraz, nebo uvidíte pracovní čtyřkolku třeba při úklidu sněhu, je poměrně slušná šance, že to bude jedna z generací jednoválcového Gladiátora. Ten je na trhu už víc než deset let a za tu dobu narostl a hlavně se stal podstatně luxusnějším a vybavenějším a samozřejmě taky silnějším.



*“ Tvary ukazují hned
na první pohled, že před
vámi stojí CFMOTO. ”*



Rámy chrání moderní LED světla.



Pohodlí na první pohled.



Nádrž je opravdu mohutná.



Řadící páka se zamykáním.



Palubka je jednoduchá a přehledná.

První pětistovka byla čistě pracovní záležitost, která sázela na jednoduchost. Jednoválec byl plněný karburátorem a tahle čtyřkolka si celkem rychle vybudovala pověst neúnavného jednoduchého pracanta. Malá, nebo spíš velká revoluce přišla s modelem X5, který dostal jako jedna z prvních čtyřkolek na našem trhu vstříkování paliva. Obavy se rychle rozplynuly a X5 prokázala velmi slušnou spolehlivost. Objem a s ním i výkon přinesl model X6, který měl stejný design, ale pod kapotami skrýval nový motor. No a pak už přišla nová generace designu se čtyřmi světly vpředu a také s posilovačem řízení. Prozatím posledním Gladiátorem, který se chystá do arény, je model 625, který jsme poprvé viděli minulý rok na výstavě EICMA.

DĚLÁ DOJEM

Na výstavě byla X625 tak trochu ve stínu

elektrického konceptu. Ale rozhodně si to nezaslouží. Když jsem ji pak mohl poprvé projet a prohlédnout si na denním světle působivý design, rozhodně na mě udělala dojem. Tvary ukazují hned na první pohled, že před vámi stojí CFMOTO. Celá přední část připomíná široce rozevřené písmeno Y. Už v sérii tu nechybí rámy, které poberou většinou nárazů na předeek a chrání i světla s LED denním svícením, která asi nějakou tu korunu stojí. Stejně sexy je i zadní partie s trojúhelníkovými světly, samozřejmě také z LED. I ta chrání ocelový rám. Praktické jsou i černé lemy po celém boku čtyřkolky z odolného pružného plastu. Nemusíte se tak bát, že si luxusní oranžový lak hned odřete. Z podobného plastu jsou i nosiče, které poskytují řadu možností upevnění kufrů, nebo držáků náradí. Novinkou je úložný prostor před pravým kolenem jezdce. Nechybí ani schránka mezi zadními světly. Obě samozřejmě vodotěsné.

“Pozice řidiče je podobná litrovému Gladiátoru.”



Když vidím sedlo pro řidiče i spolujezdce, nazval bych ho spíš křeslem. Na první pohled vypadá, že nebude problém v něm trávit dny na expedici v Rumunsku nebo při tahání dřeva z lesa. Ostatně o tom, jak se v sedle budeme po celém dni cítit, se přesvědčíme v pořádném testu, který si můžete přečíst v příštím Quadu. Rozhodně bych se ale nebál jízdy ve dvou. Spolujezdec tu má mohutnou opěrku a velká madla. Pozice řidiče je podobná litrovému Gladiatoru. Nádrž je podobně široká jako na litru a i když chytíte řídítka do ruky, máte pocit, že kontrolujete pořádnou mašinu. Teda ne že byste neměli, 625 je proti původním Gladům pořádný macek. Každopádně široká řídítka poskytují výbornou kontrolu nad čtyřkolkou, jsou na nich poctivé velké bastery, které ochrání ruce i páčky, no a ovladače, které známe z ostatních mašin od CFMOTO. Novinkou je

Nájezdový úhel vpředu nic neomezuje.



INZERCE

KAYO
KAYO MOTO



KAYO 200

Báječný partner pro lehkou práci i výlety!

Lehký užitkový model se silniční homologací. Spolehlivý a úsporný partner pro nenáročné off-road výlety, lehkou práci a řadu dalších užitečných činností!



- výkonný 175 ccm motor
- homologované tažné zařízení s el. zásuvkou
- přední a zadní ocelový nosič
- kvalitní odolné pneumatiky s univerzálním vzorkem
- skvělá ovladatelnost a ergonomie
- robustní bezpečná ocelová konstrukce stroje
- spolehlivé diskové brzdy
- bílá-černá barva s oranžovým lakováním rámu
- homologace EU, ŘP sk. B (automobil)
- vhodný stroj i pro děti, juniory, důchodce



Cena vč. DPH

69 990,-

www.ctyrkolky.cz



www.facebook.com/journeyman.cz

JOURNEY  MAN

*záruka 5 let platná při nákupu nového stroje v termínu od 30. 3. do 31. 7. 2020



Místo pro nohy má i spolujezdec.



Naviják je v základu.



Klasické zavěšení.

přepínání náhonu, na kterém přibyla uzávěrka zadního diferenciálu. Inovovaná je i palubní deska, která dostala podle mě daleko přehlednější a čitelnější grafiku a hned na první pohled na ní vidíte všechno, co potřebujete.

TECHNIKA

Už na první pohled jsou vidět luxusní hliníková kola obutá do pneumatik CST Abuzz. Podvozek využívá konvenční řešení, tedy dvojité A ramena vpředu i vzadu. Na můj vkus je trochu na ráně motor sériově montovaného navijáku, který je na levé straně. Teď ale to hlavní – nový jednoválcový motor z dílny CFMOTO. Ten má objem 580 ccm, je to samozřejmě čtyřtakt chlazený kapalinou a o jeho plnění se stará vstřikování BOSCH. I když vstřikování šetří palivo,

osmnáctilitrová nádrž se vám rozhodně bude hodit. Přenos síly zajišťuje variátor od kanadské firmy CV-Tech, který známe z posledních generací CFMOTO. Výkon zatím bohužel nevíme, ale dá se předpokládat, že CFMOTO bude porovnatelné s konkurenčními šestistovkami.

Hnaná jsou samozřejmě všechna čtyři kola prostřednictvím dvojice diferenciálů s uzávěrkami. Aby se vám dobře řídilo i s uzávěrkami, je tu posilovač řízení EPS. Čtyřkolka pravděpodobně nebude vůbec dostupná ve verzi bez něj. O zpomalení se stará čtveřice kotoučových brzd ovládaných centrálně nožním pedálem, nebo páčkou na řídítkách. Při našem krátkém svezení fungovaly adekvátně, ale u nezajeté mašiny těžko soudit. Jak už jsme psali výše, podvozek má klasickou koncepci

s dvojicí A ramen a tlumiči s nastavitelným předpětím. Uvidíme, jestli se český a slovenský dovozce pustí i do nějaké té limitky třeba s tlumiči Elka. Dráha odpružení předních kol je 160 mm, zadních pak 230 mm. Celá čtyřkolka je dlouhá 2 260 mm.

TEST PŘÍŠTĚ

Nový jednoválec vypadá rozhodně velmi zajímavě a po pár stech metrů jízdy můžu říct, že na mě udělal celkem dojem. Ale na polní cestě nic moc nepoznáme, takže nás čeká poctivý test v terénu. No a pokud to situace dovolí, měli bychom se dočkat i podzimního expedičního testu z Rumunska. ■

Text/Foto: Matěj Oliva

