

Představení I

CF Moto Gladiator Z1000

Buginy ani nákladáčky nejsou sice v našich končinách stěžejní položkou trhu, nicméně každoročně jejich prodeje rostou, a pokud se vyplní předpoklad, že evropský trh se zpožděním kopíruje ten největší – americký, tak se jejich čísla zanedlouho začnou srovnávat se čtyřkolkami. Uvidíme. Každý z českých dovozců má ve své nabídce pracovní UTV, většina z nich i sportovní klon, který na práci vůbec není. CF Moto tak má své UTV 830 a taky Z8. Stejný motor a podobný základ, ale zcela jiné určení. Bugina Z8 byla vždy volnočasovou hračkou, kam na korbíčku maximálně tak ukurtujete batohy pro výlet do přírody, nebo složíte židličky na piknik.

Z8 si nikdy nehrála na závodčák, ale dokázala využít skulinu na trhu, kde chybí něco mezi pracovním UTV a ostrou buginou, na kterou už potřebujete dost zkušeností. Tohle vás hned nepotrestá za každou jezdeckou chybu a nevystřelí nekontrolovaně vpřed, pokud neopatrně šlápnete na plyn. Nemusíte mít proto kdovíjaké terénní kilometry za sebou, abyste si mohli se zetkem užít dost zábavy.

Byla tak jen otázka času, kdy výrobce vyslyší dotazy svých zákazníků, kteří hledají vyšší výkon. Teď už nemusejí utíkat ke konkurenci – CF Moto má litrovou buginu Z1000!

Jestliže čekáte revoluci, nenechte se mýlit. Tohle je spíš evoluce stávající prověřené Z8, ze které přejímá veškerou techniku, kompletní šasi i okapování. Rozdíl je tak potřeba hledat jenom v motoru, kde je nově o 162 kubíků navíc. On ten motor je vůbec tou nejzajímavější součástí celého stroje, protože se stejně jako v případě Z8 bude používat i ve čtyřkolce (ta sice už existuje v předprodukční verzi, ovšem do prodeje by se měla dostat až někdy v příštím roce). Tady jde ale CF Moto přesně opačným směrem – u osmistovky byla první hotová čtyřkolka a bugina přišla až dva roky po ní.

“Z8 si nikdy nehrála na závodčák, ale dokázala využít skulinu na trhu”



A man is driving a blue CF Moto utility vehicle through a field of tall grass. The vehicle is a four-wheeled utility vehicle with a roll-over protection structure. The background shows a line of trees with bare branches, suggesting an autumn or winter setting. The sky is overcast.

VYŠŠÍ DÍVČÍ

Do pomyslného klubu vyvolených loni na podzim vstoupila i značka

CF Moto. Má taky litra a my ho poprvé mohli zkusit v bugině.



“Pásmo využitelných otáček v maximálním zátahu je tak o chlup delší”

Koně navíc

Jak už bylo naznačeno, bude samozřejmě tím zajímavějším pro náš trh právě velká čtyřkolka s tímhle agregátem, takže se na něj podíváme trochu blíže. Pořád jde o vidlicový dvouválec s rozevřením válců v úhlu 90°. Opět tu nejde o prostou kopii motoru z dílen Rotaxu, které se téměř ve 100 % případů objevují u konkurence, ale CF Moto jde stejně jako u osmičky cestou

spojeného karteru motoru a převodovky. Hlavy tu mají opět čtyřventilový rozvod OHC s jednou vačkou. Podle údajů o vrtání a zdvihu je jasné, že fabrika opět využila prověřené písty z osmistovky a použila je i zde – Z1000 má stejné vrtání válců, ale o 12,5 mm delší zdvihy (stejně písty tak najdete v podstatě ve všech strojích od X450 po litr!). To dává výsledných 962,6 ccm při kompresi 10,6:1, což je

ještě o 0,3 víc než u menšího motoru. Výrobce udává v předprodukční verzi výkon 77 koní při 7000 ot./min., ale pro homologované stroje se počítá s hodnotami mezi 77-83 koni. Točivý moment litru je o 10 Nm vyšší než u osmikila a vrcholí o 200 ot./min. výš. Litrový motor v tomto nastavení má o 100 ot./min. vyšší rozsah mezi špičkou točivého momentu a špičkou výkonu, což je dobře – pásmo využitel-

I QUAD I

ných otáček v maximálním zátahu je tak o chlupek delší.

Zajímavá je náhrada stávajícího a zároveň bezproblémového systému vstříkování Delphi za Bosch. Boschem jsou totiž osazeny všechny menší modely CF Mota. Nový motor si taky vysloužil i kompletně nový tlumič výfuku, který je teď oválný namísto kulatého.

Variátor bez rozběhové spojky pochází od kanadského výrobce CVTech, takže opět se sáhlo k osvědčenému – CVTech dodává variátory do většiny strojů CF Mota.

Změnou k lepšímu je určitě použití větších pneumatik – nově to jsou 27palcové namísto 26palcových, jinak zpracované jsou i sedačky, které byly u předprodukční verze doplněné o čtyřbodové pásy.

Ostatní už znáte z menší Z8.



	Gladiator Z1000	Gladiator Z8
Motor/počet válců	vidlicový/2	vidlicový/2
Zdvihový objem (ccm)	962,6	800
Výkon (k)	77	63
Točivý moment	82	72
Suchá hmotnost (kg)	610	552
Rozvor (mm)	2 040	2 040
Světlost	300	310



MotoHora

moto + quad

Specialista na prodej a servis čtyřkolek Journeyman, TGB, motocyklů Gas Gas

Prodej, servis a oprava tlumičů Öhlins, KYB, WP.

Prodej oblečení, doplňků a náhradních dílů...

Těšíme se na vás...

Kontakt:

MotoHora

Nemojov 300, 54461

tel: +420 605 315 966

info@motohora.cz

www.motohora.cz

“ Variátor bez rozběhové spojky pochází od kanadského výrobce CVTech ”





V příštím čísle se můžete těšit na test novinky. Teď jen pár poznatků z prvních metrů za volantem – koně navíc jsou znát, a pokud jste měli rádi Z8, novou Z1000 si zamilujete. Motor má přesně tolik výkonu navíc, kolik jste u Z8 postrádali a posouvá buginu zas o kousek dál. S váhou se zas tak moc nehýbalo, takže vyšší výkon se odráží v citelně lepší dynamice stroje. A to je dobře. ■

CF Moto Gladiator Z1000

Motor	vodou chlazený dvouválec
Rozvod	OHC/4
Zdvihový objem	962,6 ccm
Vrtáníxzdvih	91x74 mm
Kompresní poměr	10,6:1
Max. výkon	77 k (57 kW)/7000 ot./min.
Max. točivý moment	82 Nm/6200 ot./min.
Plnění motoru	EFI
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	4 hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	27x9-14 / 27x11-14
Rozměry dxšxv	2870 x 1509 x 1844 mm
Rozvor	2040 mm
Světla výška	300 mm
Suchá hmotnost	610 kg
Nádrž	27 l
Cena	v ČR neurčena

Text a Foto: [Dan Pejzl](#)

PRODEJ-SERVIS-PŮJČOVNA
kompletní servis čtyřkolek

QuadWay

tel.: 777 005 965
773 005 965

Generála Klapálka 175

Kralupy nad Vltavou

o dopravu Vašich strojů se staráme my
splátkový prodej
komisní prodej
bazarový prodej
e-shop

www.quadway.cz

info@quadway.cz

po-čt 15:00 - 19:00

pá 15:00 - 18:00

návštěvu na prodejně lze domluvit předem v jakékoliv době