

| QUAD |

Představení | CF Moto Gladiator X850



NOVÁ DO

CF Moto se svou osmistovkou X8 trefila do černého hned na první dobrou. Značka ukázala, že umí nejen jednoválce a na většině trhů díky tomu notně zamíchala karty.

“Dá se říct, že nezůstal kámen na kameni a Gladiator X850 jde do boje s konkurencí s odlišnou koncepcí”



DOBA

Text a Foto: Dan Pejzl

Jenže X8 už je na trhu dlouhých pět let a přes loňský facelift už by to chtělo nějaké výraznější oživení. Litř je stále v ještě v nedohlednu, ovšem nový X850 už je i u nás v reálné produkční podobě! Pojdme se na něj podívat, X850 je důležitý model – předznamená totiž budoucí vývoj velkých dvouválců CF Mota. Můžete namítnout, že už na jaře jste si v QUADu četli o litrovém Gladiatorovi, jenže to byl syrový prototyp, který má se sériovou podobou společně jen základní tvary a zřejmě použitý motor. Tahle X850 už je něco jiného.

Na kameni kámen

Dá se říct, že nezůstal kámen na kameni a Gladiator X850 jde do boje s konkurencí s odlišnou koncepcí než stávající X8. V designu to je úplně jasné – loni v Miláně představený litř ukázal nový směr a ten říká, že o tyhle křivky se podělí dvě kubatury podobně, jako tomu je u jednoválcových modelů X450 a X520. Pro porovnání jsme si na focení X850 vzali i X8, aby změny náležitě vynikly a nebylo to jenom nějaké tlachání na papíře. Takže se dobře koukejte na obrázky a čtěte k nim komentář.

Nový Gladiator X850 znamená pro dvouválcovou (prozatím) vlajkovou loď asi takovou změnu, jakou přinesly nové X450 oproti klasickým pětistovkám 510/530. Kromě kompletně jiných kapot, tu je taky úplně nový rám. Pořád je posvařovaný z ocelových trubek kruhového průřezu, ale dostává zcela nové nápravy. Sice vás při prvním ohledání napadne zaměřit se na tu zadní, kde proběhla revoluce, ale ani předek neodešel z vývojového centra neposkvřen. Ale popořádku. Ta zadní náprava přechází ze stávajícího lichoběžníkového uspořádání, typického zatím pro všechny stroje z programu CF Mota, na jednodušší vlečná ramena, jaká používá třeba Can-Am. Mezi oddělenými rameny je jen kousek od jejich uložení natažený stabilizátor propojený s ramelem krátkou tyčkou. Zcela odlišné od X8 má X850 i odpružení – silnější tlumiče omotávají na obou koncích hustěji navinuté pružiny, u nichž se dá maticí seřadit tuhost v pěti stupních, zdvihy jsou tu delší. Už faceliftované X8 a letos všechny X8 mají čtyři kotoučové brzdy namísto původních třech, X850 tuto techniku přebírá samozřejmě taky. Na zadní kola pak působí mechanická parkovací brzda. Mezi poloosami tu je schovaný další technický špek – X850 se bude prodávat na bílých značkách v homologaci L7e



(prozatím, později možná i T3b) a tak tu je diferenciál. Tady už nejde o systém No Spin Diff použitý u aktuálních X8, ale je tu diferenciál systému Torsen, tj. se šnekovými satelity zajišťujícími samosvornost. Není tak potřeba mechanické uzávěry. Tohle poměrně nákladné řešení je pro ČR exkluzivní, jinde ho mít nebudou! A teď k tomu předku. Na první pohled nic dramatického. Až na ten druhý odhalíte příjemný detail – X850 má hodně dlouhá ramena. V porovnání s X8

jejich délka bije do očí. Navíc jsou spodní trojúhelníky prohnuté směrem nahoru a tím zvyšují světlost a průchodnost stroje. Chytrý detail, který většinou vidíte jen u tuningových dílů. Taky na předku úřadují ty nové tlumiče a pružící jednotky. Předpoklad je tedy jasný – i díky širšímu rozchodu bude X850 fungovat ještě líp než X8, v příštím čísle se dočtete víc v plánovaném testu! Stejně jako vzadu, i vpředu je změna v diferenciálu – X850 má menší diff

“Podvozkově bude X850 fungovat ještě líp než X8, v příštím čísle se dočtete víc”



než X8, jeho karter odpovídá tomu z X520. Nový X850 se bude prodávat výhradně s posilovačem řízení, ten se tváří stejně, ale na rozdíl od X8 má progresivní charakteristiku.

800 ccm ale...

Motor vychází z léty prověřené a spolehlivé jednotky z X8, prodělal ovšem řadu úprav. Hlavy i válce jsou tu stejné – čtyři ventily na každý válec, jedna vačka v každé hlavě, plastová ventilová

víka. Ovšem díky jinému nalažení teď dvouválec produkuje o pět koní více a točivý moment taky posílil – na 75 Nm. V celém spektru otáček má novinka teď více síly. Vyššímu výkonu je přizpůsobena třeba chladicí soustava, u které výrobce uvádí o 35% vyšší účinnost, přepracovaný je i systém mazání, opět pro lepší účinnost. Zásadní změnou osmsetpadesátky je přechod na variátor bez rozběhové spojky, který používají už všechny

jednoválcové modely. Výhody jsou nasnadě – přenos výkonu je tu rychlejší a s nižší ztrátou (o cca 20%), dávkování plynu je přesnější a odezva na zmáčknutí plynové páčky rychlejší. Změn doznala za variátorem i převodovka, nově označovaná jako Smartshift. Dostala optimalizovaný pomalý převod pro efektivní využití točivého momentu při těžké práci a nově má jemnější řazení. Už podle prvních metrů je znát, že variátor od kanadského CVTechu má jemnější



charakteristiku a líp se dávákuje v nízkých rychlostech, ale o tom až příště.

Zcela nový kabát

Když jsme se dotkli odlišného vzhledu téhle novinky, vynechali jsme detaily. Ty detaily znamenají třeba vyřazení vyměnitelných lemů blatníků – plasty jsou teď v kuse stejně jako u menších modelů. Lemy teď dvouválec bude mít jen pro rozšíření. Zajímavou změnou je umístění víčka nádrže na levý blatník vedle sedla. X8 ho má schované mezi zadními světly. Zamykatelné už bohužel není. Mezi zadními světly je nově uzavíratelná schránka nahrazující prostor v zadním nosiči krytý

plastovým víkem, o který jsme ovšem vždycky přišli po namontování kufru. X850 už nemá ani malý kastlík pod řidičovou sedačkou jako má X8, padl za oběť výrazně zvětšené nádrži. Gladiator X850 přišel o klasické trubkové rámy a nahradil je plochými plastovými nosiči s otvory pro standardizované úchyty. Jak se tahle změna osvědčí v praxi, uvidíme. Co se osvědčí určitě, jsou nové bástry s ocelovou výztuhou namísto kritizovaných původních plastových u X8. Ochrana rukou řidiče je výrazně lepší a bástry se už neprotácejí v uložení v trubce. V přímém porovnání jsou stejně velké náslapy obou strojů, u novinky ale dostá-

vají kvalitnější a vyšší kovové stupačky. A rozdíl je i v sezení – sedačky řidiče jsou skoro stejné, jen ta nová je tvarovaná v návaznosti na kapoty a má širší sedací část. Výrazně jinak to je ale u křesílek spolujezdce. To nové má líp tvarovaný sedák i citelně větší a širší opěrku. Navíc madla jsou u X850 součástí křesla a nemontují se samostatně k zadnímu nosiči. O rozdílech obou mašin by se daly popsat stohy papíru, takže bereme jenom zásadní změny. Třeba u palubní desky. Nový displej má nejen větší plochu, ale i jiné rozložení informačního rozhraní. Do menu například přidává i počítadlo motohodin, což je u čtyřkolky



“Ochrana rukou
řidiče je výrazně lepší”



“Osmsetpadesátka dobře odráží sebevědomí značky CF Moto”



mnohem relevantnější údaj, než běžně zobrazované kilometry. Osmsetpadesátka dobře odráží sebevědomí značky CF Moto. Rakouské studio Kiska dostalo volnou ruku při návrhu zcela nových tvarů a inženýři v Hangzhou do nich napasovali novou techniku dle zkušeností z dřívějška. Technika si bere to nejlepší z X8 a ještě to vylepšuje. Celé v atraktivním balení. Vzhledem k tomu, jak zamával s trhem příchod první osmistovky, dá se očekávat velmi silná reakce i na tuhle novinku. A to nás ještě za půl roku čeká litr! ■

CF Moto Gladiator X850

Motor	vodou chlazený dvouválec
Rozvod	OHC/4
Zdvihový objem	800 ccm
Vrtáníxzdvih	91x61,5 mm
Kompresní poměr	10,3:1
Max. výkon	68 k (50 kW)/7000 ot./min.
Max. točivý moment	75 Nm/6000 ot./min.
Plnění motoru	EFI
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	4 hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	26x8-14 / 26x10-14
Rozměry dxšxv	2300 x 1240 x 1440 mm
Rozvor	1480 mm
Světla výška	285 mm
Suchá hmotnost	440 kg
Nádrž	30 l
Cena	249 990 Kč

