

Jestliže deset let znamenal etalon pětistovek Gladiator 510, od teď to bude jeho nástupce značený 550. Objem motoru sice pořád zůstává pod 500 ccm, ale jinak je všechno jinak. Pro srovnání jsme postavili vedle sebe oba stroje.

A rider wearing a black helmet and jacket is sitting on a blue CF Moto Gladiator 550 ATV. The ATV is parked in a field of tall grass and brush. The rider is looking towards the camera. The ATV has two headlights and a large front tire with a deep tread pattern. The background is a dense thicket of green foliage.

# NOVÁ DOBA

V CF Motu se dost pravděpodobně za nějaký čas zastaví linky pro výrobu Gladiatora 510 (zatím to ovšem ani výrobce nepotvrdil), a například český importér Journeyman proto v budoucnu tento model plánuje nahradit typem X5. Aktuálně bude novinka Gladiátor X550 nahrazovat dlouhou verzi šestistovky X6.

Teď se ale podíváme na srovnání stále prodávané pětistovky 510RX s tou nejnovější, kde vyniknou všechny rozdíly. Když se CF Moto pouští do nějaké nové generace, je potřeba slovo nové spíš psát velkými písmeny. Oba stroje už na první pohled dělí víc než jenom čtyřicítka v označení. Starý



Gladiátor X550 je pro CF Moto mimořádně důležitým modelem a je vidět, že si konstruktéři dali hodně záležet



vzoru X8), nově tu jsou plastové plotny předního i zadního nosiče a kolka tak působí hodnotnějším dojmem. Jestli jsou vám povědomá zadní LEDková světla, vůbec se nedivte – stejná má i bugina Z8. A mezi světly zase inspirace X8 – uzavíratelná schránka (tady je ovšem obrovská).

Hodně praktickou záležitostí je přesunutí přístrojovky do kapličky před říditka – opět dle dvouálcové X8. Má tam výrazně vyšší naději na přežití v případě převrácení stroje a navíc není potřeba zároveň s říditky otáčet i se svazkem kabelů vedoucích do displeje. Spínačka je dobře umístěná vpravo dole pod přístrojovkou, kde ničemu nevádí a je krytá před bahnem, naproti je zrcadlově 12voltová zapalovačová zásuvka. CF

Glad je od pohledu dělník a tím, že ho v různých obměnách znáte deset let, nepřekvapí. Novinka zase ukazuje, že ani vcelku podařený design osmistovky nemusí pro CF Moto znamenat konečnou a kreslíři z Hangzhou toho mají v zásobě víc. Čtyři čarčky sice opět evokují nejmenovanou severoamerickou značku, nicméně na druhý pohled tu je odlišností dost na to, aby to zkušení jezdci před všetečnými zákazníky obhájili... Je dobře, že CF Moto myslí na praktickou stránku věci – Gladiátor 550 tak dostává po vzoru X6 nebo X8 vyměnitelné plastové lemy blatníků, standardem je i přední blatník zakomponovaný do masky (po





Moto trochu zklamalo použitím stejných ovladačů jako na starém stroji a podobný je i systém brzd s levou páčkou lankem ovládající zadní brzdu – nově ji ovšem ovládá na přímo, ne přes nožní pedál, a tak je brždění levou rukou efektivnější. Krokem dopředu je přesná kulisa voliče převodovky. Páka je pořád nalevo a díky kulise už nedovolí žádnou nepřesnost řazení.

#### Všechno je jinak

Nová generace, jak už jste se dočetli minule, dostává kompletně nový motor (v interním kódu 191R, starý měl značení CF188) s vyšší kompresí a podčtvercovým uspořádáním válců (vrtání je větší než zdvih). Co je ještě zajímavější, to je použití pístu z většího Gladiatora X8! Píst má průměr 91 mm, ale zatímco u X8 má klika zdvih už jenom 61,5 mm, takže objem jednoho válce tu je cca 400 ccm, při delším zdvihu novinky (76,2 mm) se motor dostává na konečných 495 ccm. Kratší zdvih vždy znamená vyšší ochotu motoru jít do otáček, naopak nižší točivý moment v těch nízkých. To v případě variátoru ale není určující, protože ten pouští sílu na kola až v momentě, kdy se motor roztočí. Nový motor pracuje s většími sacími kanály a díky většímu vrtání bylo možné použít i ventily s větším průměrem, navíc sací i výfukové vačky mají nově delší zdvih. Poměrně zásadní změnou je uložení klikovky do kluzných ložisek namísto dosavadních kuličkových.

Úpravám neušel ani samotný variátor – jeho konstrukce je zase zcela nová. Poprvé u CF Mota odpadla mokrá odstředivá rozběhová spojka a nahradil ji jednodušší systém samotného variátoru – podobně to řeší třeba Polaris. Znamená to ostřejší nástup po přidání plynu a odbourání pro Gladiatora typického vrznutí při rozjezdu a v neposlední řadě nižší výkonové ztráty. Protože prokluz spojky tu nahrazuje prokluz řemenu po talířích hnacího složení variátoru, znamená to potenciálně vyšší nároky na řemen.

Na fotkách sice stroj pořád ještě má startování šňůrou, produkční série už ale o tuhle možnost přijde.

Výrobce vedle dalších inovací slibuje třeba i snížení tření v převodovce. Drobnou změnou na pohonu je zjednodušení zadního kardanu, kde teď není křížový kloub a hřídel pracuje jen s vůlí uložení tisícíhnanu ve výstupu převodovky a vzadu na rozvodovce. Stejně to má například bugina Z8.

Posilovače byly ještě před nějakou dobou výsadou velkých mašin, nová doba si ale žádá EPS i u malých objemů. Buď čtyřkolkaři jezdí pořád delší a delší trasy v kuse, nebo nám kolektivně ubylo sil... Buď jak buď, i Gladiator 550 nabízí posilovač řízení. Vypadá stejně jako na X8, ale podle výrobce je jiný.

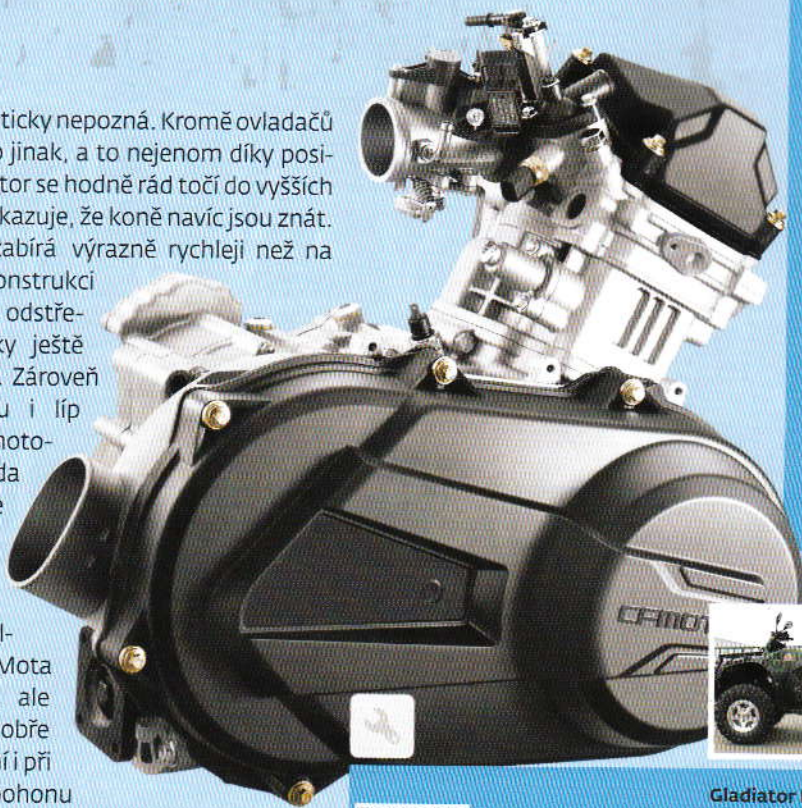
#### A jak to jezdí?

Kdo zná starého Gladiatora jako svoje boty, toho překvapí, že pětistovku od CF

Rozdíl v motoru i v naladění variátoru je obrovský



Mota prakticky nepozná. Kromě ovladačů je všechno jinak, a to nejenom díky posilovači. Motor se hodně rád točí do vyšších otáček a ukazuje, že koně navíc jsou znát. Variátor zabírá výrazně rychleji než na stávající konstrukci a absence odstředivé spojky ještě šetří koně. Zároveň díky tomu i líp funguje motorová brzda (tam je rozdíl obrovský). Posilovač je na půl litru CF Mota nezvykem, ale pracuje dobře a v ovládní i při zapnutí pohonu všech kol nezaznamenáte změnu. Více se dozvíte příště v klasickém redakčním testu. Každopádně nový Gladiator X550 zanechal hodně pozitivní dojem a CF Mota na něm ukazuje, že s vývojem svých strojů rozhodně nespí.



## Journeyman Gladiator 550

|                         |                            |
|-------------------------|----------------------------|
| Motor                   | vodou chlazený jednoválec  |
| Rozvod                  | OHC/4                      |
| Zdvihový objem          | 495 ccm                    |
| Vrtání x zdvih          | 91 x 76,2 mm               |
| Kompresní poměr         | 10,5:1                     |
| Max. výkon              | 39 k (29 kW)/6300 ot./min. |
| Max. točivý moment      | 46 Nm/5500 ot./min.        |
| Plnění motoru           | EFI                        |
| Převodovka              | CVT                        |
| Pohon                   | 2WD/4WD                    |
| Brzdy vpředu/vzadu      | hydraulické kotoučové      |
| Pneumatiky vpředu/vzadu | 25x8-12 / 25x10-12         |
| Rozměry dxšv            | 2350 x 1180 x 1400 mm      |
| Rozvor                  | 1480 mm                    |
| Výška sedla             | 880 mm                     |
| Světla výška            | 270 mm                     |
| Suchá hmotnost          | 360 kg                     |
| Nádrž                   | 18,5 l                     |
| Cena                    | 159 990 Kč (bez EPS)       |

| Typ motoru              | Gladiator RX510A | Polaris RZR XP1000 | Rozdíl |
|-------------------------|------------------|--------------------|--------|
| Plnění                  | jednoválec       | jednoválec         | -      |
| Zdvihový objem (ccm)    | 493              | 495                | +2 ccm |
| Vrtání x zdvih (mm)     | 84,5 x 82        | 91 x 76,2          | -      |
| Kompresní poměr         | 10,2:1           | 10,5:1             | +0,3:1 |
| Max. výkon (k)          | 33               | 39                 | +6 k   |
| Max. točivý moment (Nm) | 39               | 46                 | +7 Nm  |
| Výška sedla (mm)        | 900              | 880                | -20 mm |
| Rozvor (mm)             | 1490             | 1480               | -10 mm |
| Suchá hmotnost (kg)     | 340              | 360                | +20 kg |

TEXT a FOTO: Dan Pejzl

inzerce

**SHAD**  
MOTORCASES & HELMETS

**JOURNEYMAN**  
PROFESIONÁLNÍ UŽITKOVÉ ČTYŘKOLKY



## SHAD SPOLEHLIVÉ ATV KUFRY PRO KAŽDOU PŘÍLEŽITOST

- SVĚTOVÁ ŠPIČKA V KATEGORII ATV KUFRŮ
- ELEGANTNÍ, STABILNÍ, DVOJITÁ KONSTRUKCE
- VELMI PEVNÝ A ODOLNÝ PLAST, MÍSTO PRO 2 PŘILBY A DALŠÍ NÁKLAD
- MĚKKÁ POLSTROVANÁ OPĚRKA ZAD, INTEGROVANÝ ZÁMEK
- NA VÝBĚR 40, 80 NEBO 110 LITRŮ OBJEM!
- VHODNÉ PRO TEŽKÉ PRACOVNÍ UŽITÍ I TURISTIKU
- DOSTUPNÉ I LEHKÉ LÁTKOVÉ A NEPROMOKAVÉ KUFRY SHAD
- TRADIČNÍ ŠPANĚLSKÝ VÝROBCE SHAD

[www.journeyman.cz](http://www.journeyman.cz)

[www.eshop.journeyman.cz](http://www.eshop.journeyman.cz)

PRODUKTY SHAD JSOU DOSTUPNÉ V CELÉ SÍTI JOURNEYMAN