



A CO NA TO GLAD?

Pro dovozce Journeyman byla a je jednoduchá pětistovka od čínského výrobce CF Moto stěžejní modelovou řadou. Jde o čtyřkolku, která je během let nejrozšířenějším strojem své kategorie v českých zemích, a pokud to pře-počítáme na čísla, může jich tu jezdit v různých modifikacích pod různými značkami možná více než deset tisíc...

Protože už za pár dní tu bude zcela nová generace pětistovky od značky CF Moto a není zcela jisté, jak dlouho ještě bude starý Glad ve výrobě (už před čtyřmi lety ho Journeyman z katalogu vyřadil, aby ho pak pod tlakem poptávky zase ochotně vrátil). Možná výroba pojede dál a půjde jako dosud o levnou variantu nahrazující menší objemy. To necháme Číňanovi, ten má větší hlavu...

Gladiátora jedni milují, druzí nenávidí, pro jedny to je pracovní kůň a první velká kolka, pro druhé to je prostě „čína“... Každopádně, pokud se oprostíme od těchhle pocitů, jde o na čínské poměry poměrně zdařilou konstrukci, která má potenciál vydržet

léta v provozu bez zásadních selhání. Historie Gladiatoria 510 (ve světě prostě CF500) sahá někdy do roku 2005, kdy se rozběhla výroba a kdy taky přišly i první kusy do ČR. Konstrukce stroje samozřejmě není zázrakem čínského inženýrství, ale spíš produktem pragmatického myšlení. Víc než hodně společného totiž měl hned od začátku Gladiator s Yamahou Grizzly – podobný je rám, poloosy, ramena (některé díly se dají prohodit)... Grizzly má ale třeba vzadu opačně otočenou rozvodovku (ramena nalevo a napravo mají na obou strojích nestejnou délku). Čtyřventilový jednoválec je naopak svou konstrukcí podobný Suzuki, ale motor je v podstatě

konstrukce CF Moto.

Drží, nebo nedrží?

První série Gladiatorů samozřejmě nebyly dokonalé, bylo by to asi i k nevíře... Paradoxně nepadaly třeba na motory (ty vydržely bez konstrukční změny dodnes), ale na takové „blbosti“, jako byly netesné servomotorky předního náhonu, kam se dostávala voda, zoxidovaly doběhové kontakty motůrků a předeš prostě přestal běhat. V porovnání s ostatní čínskou produkci nebe a dudy. Další slabinou úplně prvních pětistovek bylo uložení motorů v rámu bez vložených silentbloků a držáky tak vibracemi praskaly. Po uložení motorů do silentbloků bylo po problémech, kolka byla rázem i příjemnější na jízdu a Journeyman dává sebevědomě i doživotní záruku na rám, pokud nejde o závodní stroj. Nějak extra náhodlná není třeba ani přední náprava – pouzdra uložení v rámu jsou na silentblocích, takže tam se žádná vůle většinou nekoná, kulové čepy jsou dimenzované poměrně slušně a taky hodně vydrží, nějaká oprava vás čeká maximálně,



Inzerce

X8 EPS CFMOTO
GLADIATOR V-TWIN 800cc

CFMOTO

JOURNEYMAN

Nyní nově ve verzi EPS
posilovač řízení

V-Twin 800cc 63 HP 4x4 s uzávěrkou diferenciálu
EFI Delphi (USA) Nitrogenové stavitelné tlumiče
14" ALU kola Homologované tažné zařízení
Nejprodávanější 4kolka v ČR a SR!

3 roky záruka

**SÍLA, VÝKON, OVLADATELNOST, DESIGN,
ZÁBAVA I PRÁCE - TO JE ZCELA NOVÝ
GLADIATOR X8 EFI EPS!**

Ceny již od 114.990,-
vč. DPH a TP (Gladiator 510RX)

www.journeyman.cz
eshop.journeyman.cz
www.facebook.com/journeyman.cz

CF Moto Gladiator RX510 MLE

Motor	vodou chlazený jednoválec OHC/4
Zdvihový objem	493 ccm
Vrtání x zdvih	87,5 x 82 mm
Kompresní poměr	10,2:1
Max. výkon	36 kW (26 kW)
Max. točivý moment	40 Nm/5500 ot./min.
Plnění motoru	karburátor Mikuni BSR36
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	25x8-12 / 25x10-12
Rozměry dxšv	2120 x 1140 x 1230 mm
Rozvor	1290 mm
Výška sedla	900 mm
Světlá výška	275 mm
Suchá hmotnost	330 kg
Nádrž	10 l
Cena	od 114 990 Kč



TEXT: Dan Pejzl FOTO: RZQ, archiv

když kolka dostane ránu (když Gladys závodily, tak nebylo celé roky potřeba měnit uložení ramen, ani ramena nikdy nepraskla únavou materiálu). Takže při koupi se koukněte, jestli nejsou ohnutá ramena například.

Typickou bolestí Gladiatorů je lankový převod od levé páčky brzdy dolů na pedál, kde je příliš těžký převod na ruku, a moc toho z řídítka takhle nezabrzdíte (převzal to ovšem i nejnovější Gladiator X8).

Doporučení od Jiřího „Cara“ Cisaře, technického šéfa Journeymanu, při koupi ojetého Gladiatora 510 zní: „Důležité je tady po kom čtyřkolku kupujete. Když je to prase, tak to nevydrží ani čínská, ani japonská, ani americká mašina... Prohlédnout si pneumatiky, brzdy, vůle

v kardanech, ale hlavně sundat sedlo a podívat se pod kryt na nádrži, sundat si třeba i nosič a podívat se tam. Pokud to někdo topil, což je pro čtyřkolku nejhorší způsob užívání, tak se to pozná právě tam, kde se s vodou při mytí nedostanete. Taky prohlédnout kontakty elektroinstalace, jak moc jsou zkorodované například. Je dobré taky zkontrolovat rozbehovou spojku, která má poměrně úzké segmenty, a pokud s Gladem někdo



Zatím nikdo neví přesně, jak dlouho se bude ještě pětistovka vyrábět, možná budou nakonec už jenom ty bazarové...

tahá třeba dříví a nepoužívá redukci, tak spojku spálí. Každopádně bych doporučil, stejně jako to je u aut nebo motorek, abyste si při kupování ojetiny k tomu přizvali odborníka. Je dobré taky znát historii (mohlo to jezdit závody, skákat, brodit...), a pokud možno, aby byla ke stroji servisní knížka.“

Závěrem je třeba vypchnout jednu poměrně zásadní věc – CF Moto je jediná značka, která má opravdu levné náhradní díly. Ať už budete nakupovat na jakýkoliv stroj, tchajwanské nevyjímaje, bude to o citelně jiných penězích. Gladiator se tak dá provozovat poměrně za levno, což je hlavně u ojetin nesporná výhoda.