



GLADIATOR GAMES

Český Journeyman vytvořil značku Gladiator před šesti lety. Stvořil tím nejrozšířenější čtyřkolku na našem trhu, která během let oslovila tisíce majitelů. Modelová řada Gladiatorů se postupně rozšiřuje – v dnešní době čítá modely RX510 MLE, X5, X6 EFI a X8, k tomu se ještě přidávají nákladáčky UTV 630 EFI a sportovnější Z6 EFI. To už je slušná porce.

My se tentokrát povožili hned na třech z nich najednou. Aby vynikly rozdíly, vzali jsme do pískovny variantu nejlevnější, nejprodávanější a taky tu nejsilnější – tj. 510, X6 a X8. Rozdíly mezi stroji jsou jasně dané – pětsetdesítkou to celé začalo, šestistovka představovala první velkou evoluci a dvouválec je vlajkovou lodí, na kterou je domovská

fabriky CF Moto náležitě pyšná.

Chexp toys

Řada importérů čtyřkolek přešla od menších modelů, zejména čtyřstovek, na pětistovky coby základ své nabídky. Role je to v případě Gladiatora nevděčná, protože tu funguje jako nějaký suplent něčeho menšího. Pravdou



ovšem je, že pokud byste za stejnou nebo velmi podobnou cenu měli dostat třeba čtyřkilo, určitě byste mu nedali přednost. Tuhle pětistovku totiž prověřil čas a robustní konstrukce se sebevědomou doživotní zárukou na rám dává na srozuměnou, že žádná rachitická čtyř a míňstovka jí moc konkurovat nemůže. Gladiator RX510 MLE (Marathon Legendary Edition) si udržuje svých typických 35 koní, se kterými vytváří vyváženou kombinaci pro práci (to by totiž mělo být základní určení 510) i pro vyježdění se v terénu. Do terénu se tenhle nejlevnější Glad pouští vybavený nitrogenovými tlumiči – ty si pro svoje stroje nakonfiguroval samotný Journeyman a rozhodně nejde o základní setup z továrny CF Moto. Tohle odpružení má tu velkou výhodu, že si tuhost pružiny můžete maticí nastavit dost přesně na míru a vnitřky tlumičů taky nemají s klasickým základem nic společného. Jinde vám většinou nabídnou jenom pětistupňové přitvrzení pružiny. Krátká pětistovka je nejovladatelnější mašina z téhle trojice, k dobru se jí přičítá například i stejně dimenzovaná brzdová soustava jako u větších strojů. K tomu se přidávají hliníková kola, žádná levná plechařina tedy, a navíc ještě digitální přístrojovka (základem od CF Mota je stále ještě

klasická analogová varianta). Sečteno a podtrženo – slušně vykoněná mašina za necelých 120 tisíc. Navrch nově platí tříletá záruka na celou mašinu.

Bestseller

A teď soutěž pro snaživce: která čtyřkolka s nálepkou Gladiator je nejprodávanější? 5, 4, 3, 2, 1, píp. Správně, je to X6 v dlouhém provedení. Obliba prodloužených verzí je na našem trhu pověstná, a který dovozce tohle opomíjí, hořce zapláče. To není případ Journeymana – ten má dlouhých mašin v katalogu vředycky dost, jeden od každé objemové varianty Glada plus třeba dlouhé Jumbo a Dinli, což je taky macek. X6 představovala před příchodem dvouválce vrcholný model značky a jako taková umí nabídnout samozřejmě i solidní výbavu – mimo to, že má motor

Gladiator 510 MLE



Gladiator X6-A



Gladiator X8





Journeyman Gladiator RX510 MLE

Motor	vodou chlazený jednoválec
Rozvod	OHC/4
Zdvihový objem	493 ccm
Vrtáníxzdvih	87,5 x 82 mm
Kompresní poměr	10,2:1
Max. výkon	35 k (26 kW)/7100 ot./min.
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 dxšxv	2100 x 1140 x 1230 mm
Rozvor	1290 mm
Výška sedla	900 mm
Světla výška	275 mm
Suchá hmotnost	330 kg
Nádrž	19 l
Cena	od 119 800 Kč

Journeyman Gladiator X6-A EFI

Motor	vodou chlazený jednoválec
Rozvod	OHC/4
Zdvihový objem	493 ccm
Vrtáníxzdvih	87,5 x 82 mm
Kompresní poměr	10,2:1
Max. výkon	38 k (28 kW)/6300 ot./min.
Max. točivý moment	47 Nm/5500 ot./min.
Plnění motoru	vstříkovaní
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	25x8-12 / 25x10-12
Rozměry dxšxv	2300 x 1180 x 1230 mm
Rozvor	1490 mm
Výška sedla	900 mm
Světla výška	275 mm
Suchá hmotnost	340 kg
Nádrž	19 l
Cena	od 159 800 Kč

Journeyman Gladiator X8

Motor	vodou chlazený dvouválec
Rozvod	OHC/4
Zdvihový objem	800 ccm
Vrtáníxzdvih	91x61,5 mm
Kompresní poměr	10,3:1
Max. výkon	63 k (46 kW)/6700 ot./min.
Max. točivý moment	72 Nm/6000 ot./min.
Plnění motoru	vstříkovaní
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	3 hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	26x9-14 / 26x11-14
Rozměry dxšxv	2320 x 1180 x 1360 mm
Rozvor	1480 mm
Světla výška	275 mm
Suchá hmotnost	387 kg
Nádrž	23 l
Cena	od 194 800 Kč

vybavený vstříkovaním. Ne že by to byla kdovíjaká změna proti pětikilům bez EFI, ale znát to je na spotřebě i na snadném startování v mrazích apod. Není bez zajímavosti, že každá X6 (X5 ale taky) má pro český trh ve standardu kanadský variátor CVTech výrazně zlepšující provozní vlastnosti mašiny. Podvozkově znamená prodloužená verze X6-A rozdíl 20 cm proti základu a to je dost na to, aby se z Gladiatora stal pohodlný cestovatel. Na cestovní se dá poštelovat i podvozek, v tomhle případě osazený stejným odpružením, které jsme zmiňovali u 510. Dlouhán už není tak mrštný jako krátké pětikilo a neotočíte se na pětníku, jestli chcete mašinu vyloženě na blbnutí, berte

krátkou.

Základní výbava je u X6 zase lákavá – alu kola, naviják, blástry i homologovaná koule jsou standardem.

Big bore

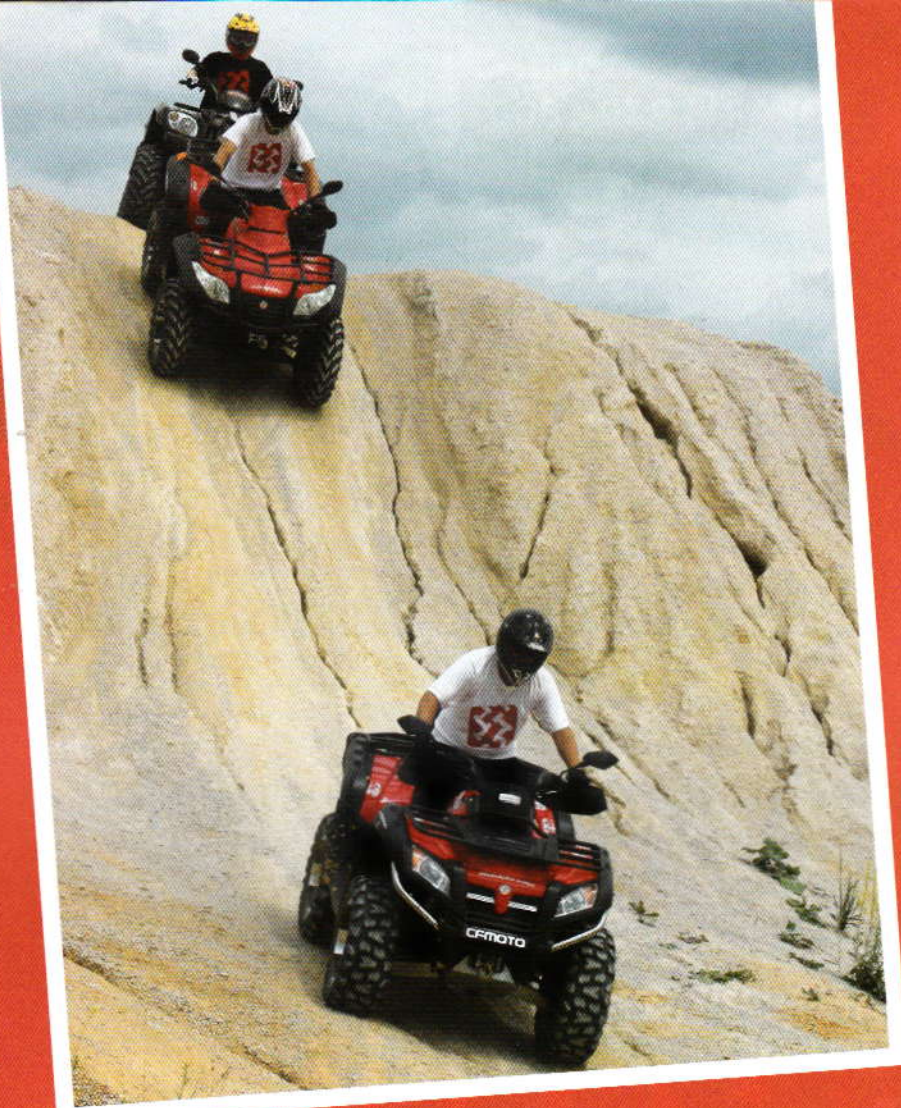
Rozruch, který na světových trzích zapříčinil největší z Gladiatorů, ještě neutichl a CF Moto nestihá vyrábět a uspokojovat zákazníky... Čekací lhůta na novou osmistovku se tak lehce prodlužuje. To asi nikdo nečekal, nicméně stalo se. Gladiator se tím posunul do vod neprobádaných a do prostředí tak konkurenčního, že nekompromisně ztrestá každou chybu. Zatím se tak ovšem nestalo a X8 se

vyhřívá v paprscích slávy, utěšeně se prodává a ukazuje konkurenčním velkoobsahům dlouhý nos.

I když X8 vychází z osvědčené konstrukce menších modelů jak v konstrukci rámu, tak i převodů nebo brzd, je to mašina o poznání větší a hmotnější. Přesednout na něj z pětistovky je jako sednout z fabie do superba. Výkon to má skoro dvojnásobný, váha je ale taky o 60 kg jinde – X8 je prostě opravdu velká mašina. Takže drifty na čtvrt plynu, výjezdy s prstem v nose... Ale zase couvačky při triálku a v lese velká proplétačka. Všechno má svoje pro a proti. Zatím neexistuje krátká verze, a tak je tu jenom tahle s rozvorem 1480

mm. Na cestování ve dvou je to velká paráda – spolujezdec si pohodlně trůní na křesle, madla neznají vibrace a na nohy vás obou je tu prostoru taky bohatě. Případně místo křesílka nasadíte boxík na drobnosti (systém multicargo) a můžete si užívat mašinu samostatně. Plným 72 newtonmetrům je jedno, jestli jedete sólo nebo ve dvou, tak jak to znáte z velkých amerických mašin, výkonu je pořád dost. Na téhle mašině byl osazený podvozek DNM – tlumiče s nádobkou. Jejich funkčnost je při správném naladění příkladná a až se s nimi naučíte doma laborovat dokonale, můžete si mašinu nastavit naprosto precizně pro každou činnost, co budete provozovat. Jak už bylo naznačeno, při porovnání s menšími Glady ztrácí X8 na obratnosti na místě a v technických pasážích, je to prostě pohodlný cesták.

Jakožto vlajková loď Journeymanu nabízí X8 nejenom nejvíc výkonu, ale i solidní výbavu – v základu čtrnáctky kola, šestiplátňové gumy, naviják 3000lb, kouli s homologací i systémcargo.



TEXT: Dan Pejzl FOTO: DP, Ollie Roučková

JUMBO 720R LONG



Novinka v nabídce Journeyman, to je prodloužená verze Jumbo 720R Long!
 Prodloužené sedadlo o 20 cm zajistí maximální komfort pro spolujezdece
 pro snadnou ovladatelnost a zachování těžiště uprostřed, byl motor posunutý o 10 cm dozadu
 Motor 700ccm, 51koní, 4x4 s uzávěrkou diferenciálu
 Homologované tažné zařízení
 Široká nabídka příslušenství
 Kompletní sklad cenově dostupných náhradních dílů v ČR samozřejmostí
 Široká síť servisů po celé ČR a SR



WWW.JOURNEYMAN.CZ

JOURNEYMAN
 PROFESIONÁLNÍ UŽÍTKOVÉ A SPORTOVNÍ ČTYŘKOLKY

