

..:TEST: JOURNEYMAN GLADIATOR X5

ROCHNĚNÍ S GLADEM



Tak jsem si zase jednou zajezdil s Gladiatorem. Loni to byl nový 530RX, letos je tu omlazená verze X5. Co se změnilo technicky i jinak, jste si už počítli v minulém čísle, takže teď jdeme jezdit. Gladiator je už podle jména nebojsa, tak dostal za vyučenou na nejmenovaném tankodromu.



» Tohle se prostě nedalo...

Tam naše neohrožená armáda dřív zakopávala tanky a střílela jednotlivě i dávkou.

Teď už našťastí zvítězila pravda a láska, a tak se tam chodí bavit offroadisti a jim podobní. Ty, kterým se postýskává po starých zlatých časech na vojně, tam občas natrefíte, jak po sobě střílejí barevnými kuličkami. Pro čtyřkolkaře prakticky každý vojenský prostor (ideálně ten bývalý) znamená výbornou možnost, jak se vcelku v poklidu vyřádit, aniž by po vás stříleli borovičkou posílnění nimrodi, anebo jejich pohůnci vás mlátili klackem po helmě. Navíc tu narazíte na parádní terény, kde se testovalo, kolik toho vyjede téčko nebo jiný obrněný výmysl, anebo na okopy prolité potem základávků. Všechno dohromady pak vytváří naprosto ideální prostředí pro provoz čtyřkolek, kde si snadno sáhnete až na samotné dno schopností svých i vašeho stroje.

Gladiator je taková ikona mezi čínskými mašinami a právě díky našemu zastoupení se celkem úspěšně dostal do povědomí českých čtyřkolkařů. Může za to i úspěšné působení v závo-

dech OffROAD Maratonů. Po všech těch testech a člancích už vás těžko může něco překvapit, takže si nebudeme hrát na objevování Ameriky – Gladiator X5 je stejný jako ten minulý, dostal ale bonusem pár vylepšení, která mu přišla k duhu.

UČTE SE JEZDIT V TERÉNU

Mám na to štěstí – když si jdu zajezdit na mašině, tak nafasuju skoro vždycky stroj s pár odkroucenými kilometry, a tak se málokdy můžu těšit z plného výkonu. Gladiator s dvoustovkou kilometrů v gumách taky ještě nebyl ve své ideální formě, u téhle čtyřkolky právě prvních pár stovek kilometrů rozhoduje o tom, jak to bude dál. Dobře, tj. pěkně postaru zajetý jede parádně a je radost tlačit plyn. Nový Glad zatím dával na asfaltu cca 85 km/h, takže mu ještě další zajíždění určitě prospěje. Na maximálku ale asi nikdo u čtyřkolky moc zvědavý není. V terénu zas tolik výkon nerozhoduje. Gladových 35 koní plného výkonu je tak akorát na to, abyste vyjeli všechno, co je potřeba, a třeba na vaší první mašině s třídeckovým motorem to prostě nešlo. Nedá se ještě čekat bůhvíjaký přebytek výkonu, je potřeba promýšlet akce s velkým převýšením a nespolehat se na to, že jen přidáte a budete venku z problému. A to je dobře, protože přesně takhle vás Gladiator naučí myslet v terénu a nespolehat se jen na tupou sílu pod pravým palcem.

Už minule jste se dočetli, že novinkou na téhle mašině je možnost objednat si ji s hydropneumatickými tlumiči. Ty byly i na testovaném kousku. Během testu pak vyšlo najevo, že k jejich ideální



» Tenhle přepínač už ovládáte po paměti



» Jako v letadle



» Řadička má aretaci

Journeyman Gladiator X5

Motor	kapalinou chlazený jednoválec
Rozvod	SOHC/2
Zdvihový objem	493 ccm
Max. výkon	20/35 k (15/26 kW)/6000/7100 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
Suchá hmotnost	344 kg
Nosič přední/zadní	35/70 kg
Max. hmotnost přívěsu	550 kg (nehomologovaná)
Nádrž	19 l
Cena	149 800 Kč

funkčnosti je potřeba si dostatečně pohrát s nastavením podle představ majitele. Kromě tuhosti pružiny se totiž dofukováním ladí i množství vzduchu nad olejem tak, aby nastavení sedlo na míru. To jsme



před jízdou neudělali, a tak jsem si tuhle novinku zrovna moc neužil.

BRODĚNÍ NA ZÁVER

V době, kdy se každou chvíli na trhu objeví nějaká novota v ovládání, je Gladiator až na digitální displej (mimořádně hodně povedený, jeden z nejzajímavějších u čtyřkolky vůbec) pořád věrný ovladačem původní 510 RX. Nechybí doted nepřekonaný (aspoň z mého pohledu) přepínač pohonu 2WD/4WD/Lock, ovládaný pravým palcem, řídicí plně elektricky změny na pohonu. Jeho polohu snadno zkontrolujete bez toho, že byste se na něj dívali, a přepínáte ho už samozřejmě po paměti, navíc i při plném nasazení, kdy je potřeba se držet heftů a nelovit někde nějaké hejblátko. Překvapivě šikovná je nová radička. Díky aretaci s pojistným tlačítkem z boku radíte jenom ve chvíli, kdy chcete, a nestane se, že jste si náhodou v zápalu boje vyhodili kvalt apod. Po chvíli zápolení



» Bahno, voda, marast, tam je Gladiator doma



MOTOR
BRZDY
ŘAZENÍ
PODVOZEK
OVLÁDÁNÍ
ZPRACOVÁNÍ
ERGONOMIE
CENA/HODNOTA



jsem přišel na to, že zpátečku tam dostanu jen s zašlápnutou brzdou, no asi se proti tomu nedá nic namítnout.

Už tím, že Glad má doživotní záruku na rám, je jasné, že je tahle mašina hodně robustní. Je to hromada železa, která něco vydrží a leckdy i doslova brutální zacházení. Nový X5 k tomu přidává i dřív nedodávané lemy blatníků z měkkoty, které sta-

šim modelům scházely.

Jestliže je ovládání vcelku bez výhrad, tak přidat by mohly brzdy. Tři kotouče na rozjetého Gladiatora sice stačí, ale je potřeba za to pořádně vzít a nebát se použít nožní pedál.

Naši exkurzi cvičáku jsme ukončili stylově. Vybrali jsme si krásnou bahenní lagunu a zkusili, jak hluboká... Glad si vedl statečně a dlouho to vypadalo, že společně louži ukážeme záda. Jenž odhady vyšly naprázdno, hluboká kolej od nějakého vojenského nesmyslu sevřela mašinu studeným objetím a bylo. Tak došlo i na nezákladnější offroadovou činnost – navijákování. Naviják na Glad, pomocnou sílu zase osmikilový Polár.

Zbývá konstatovat, že to bylo poetické setkání Gladiatora s přírodou a vcelku příjemně strávený čas. Jestliže se vám Gladiator líbil už dřív, nebo jste na něm jezdili a chcete to zkusit znovu, tak nebude mít problém. X5 je jenom o něco propracovanější a líp vypadá. Zůstává i cena – od 149 800 Kč.



Text: Dan Pejzl
Fotky: Honza Jupa