



„Tento způsob zimy, zdá se mi poněkud nešťastný,“ zhodnotil by klasik první půlku letošní české zimy, kdy po parádní nadílce začátkem prosince přišla ještě parádnější blátivá obleva a jarní teploty, aby ty vánoce nebyly takovej ten kýč od Lady... Od půlky ledna ovšem vše zapomenuto a nahejhulákovalo statečně i v nížině.

PÁSOVÁ PREMIÉRA

Jenže nížina není ten správný terén pro pásáky, protože deset čísel je prda a v tom můžete jezdit pořád ještě i na kolech. Takže takhle ne. Místo toho je tu krušnohorská výzva a vyhlídka na totální kalamitu, megatuny sněhu, vyhladovělí domorodci žvýkající poslední suchou kůrku chleba, vlčí smečky přebírající vládu, no prostě středověk, Sibiř, zimajak vrusky večerníčku... Adotoho pošleme pásovou techniku od Journeymanu. Tisíce děkovních dopisů, usoplené děti v otrhaných hadrech cucající darovanou čokoládu, vyzývavé pohledy horských žen, chlapské uznání drvoštěpů a zehnající stařenky. Zachránci mužných tvarů na kosmických strojích, prostě Bruce Willis i Jirka Krampol hadr. Hmm, lákavá představa, nedá se odolat, natáhnout jegry a jedem... Jenže jsme dojeli do krušnohorských Klínů a míjí nás jeden dederon za druhým, těch čísel sněhu skoro stejně jako v Prágách – 15



Stovka na tachu není problém...



Konstrukce UTV830 je výrazně jiná než u menších UTV značky

a v pangejtech i dvacet, jenom ten mráz je pořádnej samec. Takže scénář se mění a bude z toho jenom klasický jezděníčko po loukách, lesích a cestách. Což taky není špatná varianta. Proslov k osvobození si teda nechám na přště...

Postavit na pásy úplně syrovou čtyřkolku potažmo nákladáček, to chce koule, protože motor dostane kapky hned o začátku a určitě to není nešťastnější způsob zajízdění. Kluci z Journeymanu ale svým mašinám věří a tak, když expresní zásilkou v bachratém antonovu přiletěl do Čech úplně první nákladáček s osmikilovým V-twinem, dostał pásy, aniž by si stihнул tu českou hroudou pořádně osahat kolama.

Technický popis Gladiatoria UTV 830 EFI (ačkoliv 830, furt je to osmikilo...) byl v minulém Quadu, takže to tu vynecháme, papír je drahej. Takže jenom bár postřehů z toho, co bylo vidět pod zamrazou a navátým sněhem – dvouválec

už na první pohled, první omak a první svezení nemá moc společného s menším typem stroje, kam CF Moto montuje jednoválce. Je celkově větší, konstrukce je propracovanější a je vidět, že tohle je zase o generaci dál, stejně jako když srovnáte třeba X5/X6 a novou X8.

V první řadě to každopádně znamená větší motor – když něco váží přes 550 kilo, jako tohle, tak už s tím pětistovka má co dělat (mimochedem Gladiator UTV 630 je jenom o 20 kilo lehčí) a o zábavě pak nemůže být moc řeč. V Hangzhou si řekli dost a postavili nákladáčka plníkrevníka. Jeho 62 koní totiž znamená, že tenhle Gladiator UTV je asi tak stejně silný jako nejsilnější pracák od Polarisu – fungl nový Gokoňový Ranger XP 900 (jen pro úplnost doplnění – ten je o 16 kilo lehčí). Jestli je vám to málo pro srovnání Commander 800 váží 584 kilo a má 71 koní. To už je ale trochu jiná třída a Commander se vždycky i přes sklápění korbičku chtěl srovnávat s RZR... Ještě výmluvnější je další dvouválcové srovnání Gladiator vs. Teryx – 579 kg a 52 koní... Zdá se tedy, že značka dřív většinou spojovaná s levnější masovou produkcí, si bez respektu vyšlápla na velké hráče a hodlá jim taky pěkně zatápt. Osmistovka už na brzdě ukázala, že čísla od výrobce nejsou ve větším rozporu



s realitou, takže tohle porovnání berte jako jasnu věc. Gladiator těží i z konstrukce, kdy se podařilo velký dvouválec vměstnat do prostoru mezi sedačky, a tím se motor výrazně přiblížil těžišti vozítka. Už i na pásech bylo znát lepší vyvážení, než když je motor pod korbičkou, na kolech přišť by se měl tenhle předpoklad určitě potvrdit.

Hm, pásy dle omezovače

Nejvíce tak bude při srovnání s konkurenty záležet na nastavení podvozku, což se na pásech moc posoudit nedá, protože ani výbavou na tom není Gladiator zlé – sedačky jsou tu pohodlné, navíc vyztužené skořepinou, ta u řidiče



Průchodnost UTV na pásech je geniální

Journeyman má konečně velké dvouválce, se kterými je i na pásech opravdu velká zábava

se dá posouvat, nechybí multifunkční digitální displej a v tomhle případě dokonce ani kontroly zapnutí bezpečnostních pásů! Standardně jsou tu malá dvířka, uzamykatelná schránka před spolujezdcem, otevíratelná přední kapota, pod kterou se vejde třeba plachta a pochopitelně sklopna korbička. Sklopce pomáhá plynová vzpěra a samozřejmě, že má i otvírací čelo.

Na pásech od Tatou si syrová mašina vedla bezproblémově. Síly má půltunový nákladáček s trojmužnou posádkou dost i na rozpohybování čtyř pásových setů

na rychlosť kolem 100 km/h – tachometrových samozřejmě, tj. nějakých víc než 60 km/h v reálu, a to je na pásech už docela kalup. Dál už vás nepustí variátor ani omezovač... Čyřkolka X8 obsazená řidičem a spolujezdcem v té samé disciplíně ukázala na tachu 106 km/h než zachrhlal omezovač. Takže ani s jedním osmikilem nebudeste mít problém, že by neutáhly pásy a nějak vás ve sněhu brzdily v rozletu. Poprvé si tak na stroji od značky Journeyman užijete na pásech i rychlosť a zábavu, protože vám na to prostě pořád ještě zbudou koně a newtonmetry. Zatímco s UTV je i na pásech hodně snadná práce a řízení vás nijak zvlášť neomezuje, na X8 je znát, že vyvíjený a zanedlouho dostupný posilovač bude mít svoje opodstatnění přesně v takových případech.



Journeyman Gladiator UTV 830 EFI

Motor	vodou chlazený dvouválec
Rozvod	OHC/4
Zdvihový objem	800 ccm
Vrtání/xzdvíh	91 x 61,5 mm
Kompresní poměr	10,3:1
Max. výkon	62 k (46 kW)/6700 ot./min.
Max. točivý moment	72 Nm/6000 ot./min.
Plnění motoru	EFI
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	26x9-14 / 26x11-14
Rozměry dxšxv	2980 x 1430 x 1885 mm
Rozvor	1830 mm
Světlá výška	280 mm
Zdvih pěrování vpředu/vzadu	113/120 mm
Suchá hmotnost	556 kg
Nádrž	26 l
Cena	259 990 Kč

Tohle jezdění měla být primárně seznamovačka s novým side by side s nálepou Journeyman. Nezvykle na sněhu, ale proč vlastně ne. Gladiator UTV 830 ukazuje, že ani na pásech se nemá za co stydět a ukazuje v první řadě na odiv své výkonnost. V dalším čísle bude muset ukázat, zač je toho podvozek při jarním pojezdění už na kolech.

