

..TEST: JOURNEYMAN GLADIATOR X8

OSMIČKA KONEČNĚ V TERÉNU



O Gladiatorovi X8 už teoreticky víte úplně všechno. Kdo neví, tak si hezky udělá reparát v minulých dvou číslech, pač psát to tu všechno znovu, měl bych mozoly místo otisků. Takže Gladiatora jsme vzali konečně do terénu, aby ukázal, zač je toho Journeyman a jestli za ty dvě kila stojí.



Poslední rok nebo možná dva snad nebyla u nás očekávanější mašina, než je právě nový dvouválcový Gladiator X8. Předcházela ho pověst všelijaká, zkušení fóristi věděli už měsíce dopředu, že to bude sra.ka a že je to jenom zkopírovaný Outlander atd. a atd. No jsme prostě v Čechách, takže kdo nečůrá se mnou, čůrá proti a to se prostě neodpouští...

Takže konec předsudků, jdeme jezdit. Sice jsme se na tom už v Číně povozili na asfaltu kolem fabriky CF Moto, ale to se pozná houby a ne jak to jezdit.

Importér zcela předvídatelně pro účely

předváděčky uvolnil červenou X8 v plné náloži, tj. ve verzi Deluxe. To znamená nejenom lepší tlumiče, kovaná horní ramena náprav, ale ještě kompletní podbití podvozku. Cenovku to v konečném důsledku zvedne o desítku na 199 800. To už není vůbec málo, zejména s ohledem na americkou konkurenci, která v poslední době značně upravila ceny. Gladiator tak nejslavnější výrobce nejenže dohnal objemem, ale o poznání sebevědomější už je i cena, kterou se Journeyman rozhodně nechce podbízet. Chce tím říct, že za kvalitu se platí.

JEDENSTO DVACET

Prvních pohledů už bylo dost, navenek prostě Gladiator X8 nemá s kvalitou zpracování problém, nečekejte, že se tu budete ušklibat nad „čínským“ zpracováním nebo svárem. Fabrika ukazuje, že tohle skutečně má být její vlajková loď a podle toho se zástupy dělníků v bílých pláštích snaží. Takže klasicky po gladiátorskou start zeleným čudlíkem vlevo na ovladači. Stříkačka nedává prostor pochybám, motor vždycky chytne na cvrknutí. Pak natankovat a hurá jezdit. Dvouválcové mašiny s tímhle objemem nejsou vždycky vzorem hospodárnosti, v podstatě je tankujete skoro dvakrát častěji než jednoválcové. Gladiator si ale podle prvních zkušeností nijak zvlášť v konzumaci ropného destilátu nelíbí. No uvidíme...

Do terénu je potřeba dojet. Na přejezdu je tak ideální příležitost vyzkoušet si, jak to největšímu z Gladiatorů šlape na asfaltu. Dobře mu to šlape. Z doprovodné X6 se postupně stávala menší a menší tečka v zrcátkách a nevdalo ani, že její pilot pilotoval s palcem v poloze ON. Jednoválec se dostane něco přes 90 km/h, osmistovka to ale dotlačila až na 120! Nad stovkou ještě hodně citelně zrychluje a v rozletu Gladiatora zarazí až převod variátoru, který se právě ve 120 km/h dostane na limity talířů.

Mimo to, že se už celkem úspěšně honí se auty, je silnice celkem nuda, Glad má navíc vyloženě terénní gummy CST Abuzz, takže



TEST: JOURNEYMAN GLADIATOR X8



» X8 je proti X6 celkově o generaci dál

menší X6 ztracená za obzorem a obutá do tradičních šípů je na asfaltu o kus příjemnější.

POTVRZENÍ PŘEDPOKLADU

Teprve rozmlácená asfaltka ukazuje další přednost osmičky – ne nadarmo se připlácí za nitrogey s nádobkou od DNM. Mašina na nich pracuje prostě dokonale, při porovnání s X6 je X8 Deluxe minimálně o třídu jinde. Z desetcentimetrových děr pod koly necítíte prakticky nic – absolutně nejlepší podvozek, co kdy opustil brány CF Mota... Potvrzení prvních dojmů přichází s příjezdem na osvědčenou trať. Glad X8 tam hravě strká X6 do kapsy, a to nejenom výkonem, ale zejména, a to v první řadě, podvozkem – jeho šířkou i odpružením. Ten nerozhází koleje ani díry a s přibývajícím časem dává jezdcí víc a víc jistoty. Ani jednou nešly na žádném ze skoků na doraz, pro řádění na trati je ale každopádně Gladiator X8 těžká váha. Plných 387 kg živé váhy plus pilot je už hodně znát.

Na dlouhých sjezdech ukazuje X8 ještě jednu kladnou stránku – motorovou brzdu. Ta nikdy nebyla silnou stránkou Gladiatorů, minimálně do doby, než začaly používat variátory CVTech. Ten má samozřejmě i osmikilo a variátor umí mašinu brzdít až do prakticky nulové rychlosti.

Gladiator těží v terénu i z dobře zvoleného obutí. Abuzzy mají hodně širokou stopu, a tak rozkládají dobře váhu stroje, hrubý vzorek až do boků zase dá jistotu i ve složitějších výjezdech, kdy se špunty chytanou i ve vymletých korytech.

Cestovní nadšení téhle mašiny taky nechybí – v ceně je od začátku modulární systém, kdy se dá místo křesílka nasadit boxík, místo druhých stupečků ještě další dva. Když k tomu připočítáte schránku pod zadním nosičem a místo pod sedlem, máte na Gladovi místa na věci jak ve stodvacítce. Kdyby to přeci jen bylo málo, tak na dva trubkové rámy toho navěsíte další velkou hromadu.



» Úložných prostorů je tu fakt dost



» Tohle už znáte...

JE TO DLOUHAN

A co motor v terénu? V-Twin od CF Mota nevykinká takovým výkonem jako aktuální americké mašiny, ale jeho výkon 63 koní by ještě pár let nazpátek znamenal absolutní špičku. Znamená taky, že už nemusíte plánovat, jak moc to roztočit pod kopcem, aby vám v půlce nedošel dech. Nedojde. Osmikilo má kroutáku hromadu a vytáhne

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	vstříkování
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 189 800 Kč





MOTOR
BRZDY
ŘAZENÍ
PODVOZEK
OVLÁDÁNÍ
ZPRACOVÁNÍ
CELKOVĚ



vás prakticky kamkoliv tak na půl plynu. O spotřebě už byla řeč – osmikilo si během ježdění neřeklo o víc benzínu než doprovázející šestistovka...

Jestli se dá velkému Gladiatorovi něco vytknout, tak krom mamuti váhy je to s tím související rejd. Prostě jde o dlouhou a pro dva lidi pohodlnou mašinu (krátká zatím není v dohlednu), a tak si o točení se na pětiku nechte zdát. Taky třikotoučovou brzdovou soustavu převzatou z menších modelů s lankem ovládanou levou páčkou bych si na X8 uměl představit výkonnější, nicméně jde spíš o citlivější dávkování a hladší nástup síly. Poslední rýpnutí míří na ovladače – ty Glad X8 převzal kompletně ze starších modelů a vedle parádního designu celého stroje už prostě působí dost obstarožně. To se ale netýká přístrojovky, kde najdete stejný barevný displej jako z X5 a X6, a budiž pochválen osvícený programátor, konečně je tu i denní počítadlo kilometrů!

Gladiator X8 je jednoznačně nejlepší mašinou, jaká kdy opustila čínské břehy. Zdá se, že srovnává krok s největšími značkami. Jestli je to jenom subjektivní pocit, to si prověříme hned příště, kdy plánujeme srovnávací test s dalšími velkými dvouválci!

Text: Dan Pejzl
Foto: Pan Dejzl