

X8 ON THE ROAD



Asfaltové výlety na kolce nejsou zrovna moje hobby. Jsou ale i výjimky – když už čtyřkolky nemají mezi zadními koly diferák (kromě některých Polarisů), chce to mašinu s posilovačem a dost silným motorem, abych nebrzdila provoz...



Neplánovaný trip s Gladiátorem X8 se nakonec zvrhnul v tak příjemné poježdění po silnicích, až se stydím to přiznat. Řídit takového mastodonta se skoro čtyřmi metráky vlastní váhy a jedním v osobě řidiče není na silnici žádná velká zábava. Tedy v případě, že máte základní model, který neoplývá posilovačem řízení, a má základní podvozek. Jako každá jiná čtyřkolka se pak nechá X8 přemlouvat silou do ostrých zatáček, je nervózní v těch táhlých a na rovinkách se nechává snadno svést ze směru vjetou kolejí nebo rozhodit při nájezdu do výtluku. Tak jako s každou jinou kolkou hledáte nejbližší místo pro opuštění veřejné komunikace a silniční přejezdy slouží jenom pro překonání nezbytně nutné vzdálenosti z garáže do opravdového terénu.

Letité utrpení čtyřkolkářů vyřešil až příchod posilovačů řízení (první byla Yamaha Grizzly). Teď už je dělá prakticky každá značka a loni začala i CF Moto. Na menších strojích sice EPS nenajdete, ale velký cestovní X8 si o něj vyloženě říká. Po několika pokusech a několika verzích EPS má stroj definitivní variantu a ta pracuje překvapivě dobře. V případě posilovače u čtyřkolky je kamenem úrazu sladit rychlost s nástupem pomocného točivého momentu serva tak, aby nebylo řízení v rychlosti příliš nervózní a nemuseli jste říditka držet příliš křečovitě. Je to alchymie a je to i o subjektivním názoru jezdce – někdo má rád lehoučké řízení za jakýchkoliv okolností, někdo vyžaduje stoprocentní zpětnou vazbu od nápravy do říditek. Buď jak buď, Gla-

Journeyman Gladiator X8 EPS Elka Edition

Motor	vodou chlazený dvouválec
Rozvod	OHC/4
Zdvihový objem	800 ccm
Vrtání x zdvih	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	EFI
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
Světlá výška	275 mm
Suchá hmotnost	387 kg
Nádrž	23 l
Cena	od 231 980 Kč

Asfaltový výlet rozhodně nebyl nepříjemný

diator X8 zvolil cestu s nepříliš degresivním účinkem – tj. posilovač s rychlostí zas tolik neubírá, což by potenciálně mohlo znamenat problém a zvýšenou citlivost stroje na pohyby rukou. Jenže to se neděje. Podařilo se totiž i přizpůsobit geometrii přední nápravy novému určení a výsledek na silnici až překvapuje.

Základem instalace EPS je maximální omezení vůle při reakci na otočení řídky (je

potřeba aspoň nějaký minimální pohyb, aby došlo k aktivaci čidla posilovače a ten na základě impulsu od něj začal točit na jednu nebo na druhou stranu – zjednodušeně řečeno je posilovač jenom takový vložený elektromotor točící se na obě strany podle potřeby). To první posilovače rozhodně neměly a bojovaly s tím i velké značky. Podařilo se to vyřešit a rázem se taky výrazným způsobem

zklidnilo řízení. Když jste totiž museli pro sepnutí posilovače cuknout třeba o 1° řídky a pak se do toho vložily elektrické newtonometry, moc citu v řízení v tom nebylo... Na X8 je to bez vůle, i když se hodně namáháte, tak je neodhalíte a síla proudí do řízení kontinuálně po celou dobu. Dá se tak jezdit po silnicích bez negativních pocitů, že nechtěně cuknete heftem a kolka se vydá někam, kam nechcete. Sice tady EPS neubírá tolik ze své síly, ale po pár kilometrech jsem už polevil v ostražitosti a po projetí několikáté díry jsem pochopil, že žádná záłudnost se konat nebude. Prostě řízení jde lehce a nepřenáší do řídky žádné negativní momenty od kol při nájezdu na cokoli, což je přesně ta druhá základní vlastnost, kterou má EPS mít. Svůj podíl na tom má i podvozek Elka, který měl testovaný stroj, který sám o sobě odruší negativní vliv povrchu vozovky a nejen její. A je potřeba nezapomínat na obutí – Abuzzy jsou kulaté a s asfaltem je poji vždycky jenom několik špuntů, a proto taky tolik netahají za řídky a vzadu snáz nechají vnitřní odlehčené kolo proklouznout. Shrnutí a podtrženo: na asfaltu může čtyřkolka už jenom překvapit, jestli to takhle půjde dál, budou nás plně silnice. Každopádně aktuálně patří Gladiator X8 celkem překvapivě k tomu nejpříjemnějšímu ze světa čtyřkolek, co se dá na silnici provozovat.

