

Většina testů má jen pár hodin, nafoťme, svezeme se, zkusíme, co čtyřkolka umí, a vrátíme ji dealerovi. Tentokrát ale byla příležitost dát novince od Journeymanu trochu do těla, a to hned v extrémním rumunském závodě. Obstálo autíčko v terénu pro trial?



GLADIATOR Z8 PROVĚŘEN!

Musím přiznat, že jsem novou Z8 vyzvedával trochu s rozpaky, nový stroj, který měl najeto 100 kilometrů, nikdo ho neznal, náhradní díly jsme nebrali, no a před námi stovky kilometrů v těžkém terénu. Ale jak řekl Charles Bukowski, „svět patří těm, co se neposerou“, takže do toho. Na první pohled je na autě vidět pokrok, design je líbivější než na Z6 a je tu i pár detailů, ze kterých se v továrně CF motó poučili. V autě je nový volant, pár úprav v interiéru, lepší ochrana spodku, lépe řešený nárazník. Alfa a omegou je ale dvouválcový motor shodný s X8, který je v autíčku mnohem zábavnější. O tom jsme se přesvědčili hned od prvních kilometrů závodu. Měl jsem trochu strach z obsazení dvěma jezdci, ale mé obavy byly naprosto zbytečné. I při plném obsazení a s nářadím v korbice má auto

výbornou dynamiku a ani prudké výjezdy nebyly problém. Spolupracují i pneumatiky CST Abuzz, které mají jedinou slabinu, a to je proříznutí z boku, ale lepili jsme nakonec jen jednou.

Na trati se Gladovi nejvíc zamlouvaly dlouhé šotoliny, kde nebyl problém si to hrnout i stovkou bez ztráty stability a kontroly nad autem. Třešničkou pak byly kon-

trolované driftы. Auto dává dobrou odezvu od dění pod koly a vy tak přesně víte, kdy si ještě pohodlně klouže a kdy už by se chtělo začít převracet. Zlatým hřebem našeho působení v Rumunsku byl ale obávaný sjezd v jedné z etap. Terén byl hodně náročný i pro čtyřkolky a nám komplikovaly život ještě stromy rostoucí proklaté blízko





Journeyman Gladiator Z8 V-Twin EFI

Motor	vodou chlazený dvouválec
Rozvod	OHC/4
Zdvihový objem	800 ccm
Vrtáníxzdvih	91 x 61,5 mm
Kompresní poměr	10,3:1
Max. výkon	62 k (46 kW)/6700 ot./min.
Max. točivý moment	72 Nm/6300 ot./min.
Plnění motoru	EFI
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	25x8-14 / 25x10-14
Rozměry dxšxv	2870 x 1510 x 1830 mm
Rozvor	2040 mm
Světla výška	300 mm
Suchá hmotnost	550 kg
Nádrž	27 l
Cena	od 274 990 Kč

u sebe. Občas nebylo zbylí a spolujezdec musel ven a vyvažovat, aby se auto nepřevrátilo. Večer jsme pak sklidili nevěřicné gratulace od ostatních závodníků.

Průchodnost těžkým terénem byla nakonec tou zásadní výhodou Z8 tam, kde se čtyřkolka převrací na bok nebo na záda, v prudkém stoupání je dlouhé a široké auto pořád stabilní, za volantem navíc nemáte takový přehled, abyste se stihli bát. Pokud jsme se dostali do problémů, stačilo zapojit 4x4, zařadit Lko a jelo se

dál. Uzávěrku předního diferenciálu jsme nakonec použili jen jednou při jízdě korytem potoka.

Zásadní problém jsme si nakonec způsobili sami. Při jízdě úvozem jsem přehlédl kořen v koleji, zastavilo se o něj přední kolo a ohnula se spojovačka. Mé kletby zmírnil jen fakt, že na tom samém místě havaroval i jiný jezdec. Vše jsme ale vyřešili takzvaně na rumunský způsob, tedy za pomoci kamenů a trochy síly. Menší závadou už byl utržený

zadní stabilizátor, u kterého inženýři trochu podcenili sílu plechu na jeho držáku. Rumunsko je ale země šikovných lidí, takže 20 minut a jelo se dál!

Závod jsme nakonec v kategorii UTV vyhráli a k mé radosti jsme pojezdili i pár soupeřů na čtyřkolkách a motorkách. Poděkování patří samozřejmě i Martinu Kalousovi, který navigoval. Ale zpět k autíčku. Ačkoliv rozhodně není stavěné na závodění, ale spíš k rekreační jízdě, dokázalo, že si rozhodně zaslouží pozornost, vždy jsme jej dovezli do cíle a paradoxně strávili servisem mnohem méně času než soupeři, ale co je hlavní, byla to fakt velká zábava!