

Víte, co má společného nejprodávanější kolka na trhu a druhá nejprodávanější? No přeci jméno. Oba jsou to Gladiatorové! Ten první je X8 a ten druhý je RX 510 MLE. Kromě jedné příčky v prodejích je ale dělí mnohem víc...



MILÍ BRÁČKA PRIMA BRÁČKA

Když se to tak vezme kolem a kolem, tak to vlastně pětsetdesátkou začalo. Přišla na trh před sedmi lety a ukázala, že i čtyřkolka s čínským pasem může něco vydržet a být příjemná do ruky. Teď sice bude celá řada „dospělých“ kolkařů brblat a protestovat, ale zamyslete se: kdyby Gladiator byl špatná mašina, tak bych jich tu za ty roky nejezdily ty tisíce a tisíce, co se už prodaly...

Od představení první pětistovky, která, nebudem si lhát, byla svým způsobem kopií konstrukce Yamahy, ale uběhla spousta vody, sjelo se hodně gum a spálilo dost benzínu. Továrna

CF Moto, která je původcem těchtohle mašin, ušla taky velký kus cesty (například postavila zcela nový moderní provoz) a po letech, kdy produkovala jenom pětistovky, si vyšlápla i do vyšších pater čtyřkolkařské společnosti. Modelová řada dnes dává na výběr ze čtyř modelů čtyřkolek a pěti side by side! K tomu můžeme připočítat šest typů motorek a celou řádku motorů, včetně lodních. Předloni představená osmistovka sice zpočátku nebudila velkou důvěru stran budoucí spolehlivosti, nicméně okamžitě po





MÁ

U



příchodu na trhy začalo prodejní šílenství. Nejinak u nás, kde importér ani zpočátku nestačil uspokojovat poptávku. Journeyman se v tu dobu pohyboval na hodně tenkém ledě, protože, kdyby se ukázalo, že Gladiator X8 trpí dětskými nemocemi a spolehlivost pokulhává, znamenalo by to katastrofu... Nestalo se.

Proč?

Srovnávat obě nejprodávanější čtyřkolky můžete až do aleluja, protože rozdílů mezi nimi najdete hromadu, jenže vypisovat tady, že X8 má proti 510 o 307 kubických centimetrů v motoru navíc nebo že má o válec víc, by vás asi neuspokojilo. Takže jinak. Může jedna z nejlevnějších pětistovek na trhu uspokojit čtyřkolkářské potřeby



Journeyman Gladiator X8

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	karburátor Mikuni BSR36
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 194 990 Kč

Verdikt

Motor	██████████
Brzdy	██████████
Řazení	██████████
Podvozek	██████████
Ovládání	██████████
Zpracování	██████████
Celkové	██████████

8.3

stejně jako velký dvouválec? A stojí tedy za to, zaplatit za X8 skoro dvojnásobek?

Odpověď není tak jednoduchá, jak by se zdálo, a už vůbec ne jednoznačná. Jako zastánce pětistovek bych měl jednoznačně hlasovat pro Glada 510, protože: Zajetá mašina s nějakými 1500 km na tachu už prostě bezvadně šlapala (obecně: i prodejce vám v případě Gladiatora oznámí, že prvních 1000 km se stroj zajíždí a nemůžete tak čekat stoprocentní výkon) a na silnici bez problémů vytlačí i kilo, což je při udávaném výkonu kolem 35 koní celkem slušná hodnota. Hlavně nejste brzdou provozu a dá se i předjíždět. Od toho si ale kolku nekupujete, že jo. Těch 35 koníků vám ovšem bude bezpečně stačit i pro jakoukoliv skopičinu v terénu, nebojte se, síla nedojde (jak ostatně taky dokazuje rodinné duo Dvořáků v ATV trialu, kde trvale s obstarožním Gladem okupují přední příčky, a to tam jezdí někdy i hodně hustý věci). Druhou stránkou je podvozek stroje – základní tlumiče nepatří ke světové extratřídě a ani to za ty peníze nemůžete čekat. Na běžné používání jsou ale adekvátní, a když si vyhrajete s nastavením tuhosti pružiny, není důvod jim nespřít svoje pohodlí. Journeyman pro Gladiatory nabízel vždycky na výběr z více variant tlumičů, nechte si poradit, zkuste si je a vyberte si ty, co vám budou sedět nejlíp.

Jestli vám přijde, že tahle pětistovka už má nejlepší roky za sebou a měla by definitivně spadnout do propadliště dějin, tak máte pravdu a už jednou se tak stalo, když ji nahradila modernější faceliftovaná varianta a později ještě typ X5. Jenže po kolapsu trhu s objemy kolem 400 ccm, které trvale propadaly vzhledem k poměru výkon/cena, došlo na to, že importéři místo nich nasadili okleštěně starší verze pětistovek a všichni jsou spokojení. I když okleštěně... Gla-

diator RX 510 MLE (Marathon Legendary Edition – kdybyste to nevěděli...) se sice dodává na plechových kolech (na rozdíl od fotek), ale místo úplně základní raflíčkové přístrojovky má digitální variantu, přidává k tomu i navigák a ještě homologovanou kouli a platná je i prodloužená tříletá záruka.

Takže...

Gladiator X8 na to jde jinak – značka CF Moto hned od začátku vsadila na dlouhou cestovní verzi s pohodlným sezením pro dva. Při koupi ale hned dostanete i variabilní boxík systému Multicargo, kterým můžete nahradit křesílko spolujezdce, když jedete sólo. X8 má být a je dobře vybavená kolka – digitální přístrojový panel je standard, stejně jako blástry na řídicích, nechybí úložný prostor v zadní části (pod sedačkou i pod plošinkou zadního nosiče), už v základu má 14palcové ráfky z hliníku, kouli, navigák. Pro takovou nálož a prakticky čtyři metráky živé váhy je použití velkého dvouválce adekvátní. Osmikilo s udávaným výkonem 63 koní tak představuje důstojnou alternativu k cestovním modelům amerických značek. Ano, cestovní a expediční, protože na sportování tenhle mastodont prostě není a nebude. Přebytek výkonu je mimo silniční přejezdy nejvíc znát ve výjezdech, kde zdaleka není potřeba

TEXT: Dan Pejzl FOTO: Pan Dejzl



roztáčet V-Twin na plný plyn. Dlouhý rozvor v tu chvíli zase přirozeně stabilizuje stroj. Proti 510 má X8 jednu nespornou výhodu a tou je lepší variátor. Motorová brzda tu funguje prakticky až do zastavení a významně tak šetří námahu s brzdami při jízdě z kopce, protože jediné, kde se X8 proti starším modelům moc neposunul vpřed, je brzdová soustava se třemi kotouči, která tu pracuje bez rezerv. S motorovou brzdou využívající kompresi velkého dvouválce ale hydraulické okruhy budete využívat jenom naprosto minimálně. Ze skladu by čfmoťáci taky mohli vyhrabat modernější ovladače na řídítka. Tohle je prostě už pravěk.

Velká těžká kolka může mít buď standardní tlumiče, nebo nádobkové nitrogeny s širokým rozsahem nastavení. Ani jedna varianta není špatná, ale na špičku stroj posouvají až novinkové jednotky Elka, zanedlouho Journeyman zařadí do nabídky! Jestliže už takhle motal Journeyman hlavu svým konkurentům, tak tímhle dolaďením podvozku jim zasadil poslední ránu. Gladiator tak má po všech více či méně úspěšných pokusech konečně odpovídající odpružení a i s ním se pořád drží hodně výrazně pod cenovou hladinou konkurentů stejného určení. Vzhledem k úrovni zpracování i k výkonu se dají nákupní nájezdy na dealerství značky jenom pochopit...

Takže 510 nebo X8? Pro puristy tu je pětikilo – jednoduchá karburátorová kolka, která vydrží tvrdší zacházení a nebude vám líto, že ji občas v terénu oboucháte, nebo dokonce rozlámete plasty (díly stojí pár korun). Kdo radši velké věci, pohodlí a cestování, musí přitlačit kilo navrch. Osobně doporučuji investovat do Elka tlumičů, protože v tu chvíli se Glad X8 plně srovnává s nejlepšími. A to jsme navíc spolu s Elka verzí testovali i EPS. Ale PST!



Journeyman Gladiator RX510 MLE

Motor	vodou chlazený jednoválec
Rozvod	OHC/4
Zdvihový objem	493 cm ³
Vrtání x zdvih	87,5 x 82 mm
Kompresní poměr	10,2:1
Max. výkon	36 k (26 kW)
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	2120 x 1140 x 1230 mm
Rozvor	1290 mm
Výška sedla	900 mm
Světla výška	275 mm
Suchá hmotnost	330 kg
Nádrž	19 l
Cena	od 114 990 Kč

Verdikt

Motor	██████████
Brzdy	██████████
Řazení	██████████
Podvozek	██████████
Ovládání	██████████
Zpracování	██████████
Celkové	██████████