

Poprvé po letech na trhu přichází Journeyman Gladiator s opravdu revoluční změnou. No dobrá, když si tedy odmyslíme vstřikování, se kterým dorazila aktuální X5 pro tenhle rok. Do prodeje se právě dostává Gladiator X6 s větším motorem a dalšími úpravami.



# REVOLUČNÍ GLADIATOR



Vzhledem k tomu, že tahle mašina si podržela až na pár drobných změn svoji konstrukci beze změn až do letoška, tak představení dvou typů s velkým X v názvu představuje skutečně revoluci. Minule jste si mohli přečíst dojmy z prvního testování pětistovky X5 EFI a už v ní se dostal Gladiator o kousek dál. Představení šestistovky na milánském autosalonu ovšem předznamenalo další směřování vývoje, který jak určuje trh a vkus zákazníků, se bude asi pořád dál ubírat směrem zvyšování objemu. Mateřské CF Moto proto vyslyšelo volání po větším motoru a motoráři zapracovali na prověřeném čtyřventilovém agregátu, který se nově dostal ze 493 až na 594 ccm. Změna proběhla převrtáním válce o 8,5 mm na současných 96 mm při zachování stejného zdvihu na klice. Motor by tak měl jít mimo další i ochotněji do otáček, mechanické strážce určitě prospěje i snížení komprese z 10,2:1, u pětistovky na 10:1. Čísla toho sice o skutečném ježdění moc neřeknou, ale šestistovka je papírově o tři koně silnější a krouták je navýšený o 2 Nm. Důležitý je ale průběh a ten podle prvních metrů na syrových strojích vypadal hodně



příjemně. Z pětistovky přebrala nová X6 i elektronické vstřikování od Bosche, došlo tam na nějaké to doladění.

## CO NEVIDÍTE

Na první pohled to sice hned nepoznáte, ale Gladiator X6 si přináší i další novinky kromě většího motoru. Tou asi nejzásadnější je úprava podvozku, kde teď místo tradičních ocelových trojúhelníkových horních ramen najdete hliníkové odlitky. Spodní tahy zůstaly pro vyšší houževnatost ocelové. Jinak je to i s odpružením, ve standardu má X6 plynokapalinové tlumiče s možností dofukování a na rozdíl od X5 i progresivní pružiny s větším vnějším průměrem, které slibují vyšší komfort pérování.

Pak je tu ještě pár drobností, jako jsou jiné hefty nebo standardně dodávané bástry na řídítka. Krokem dopředu je i použití koncovky výfuku z nerez, která má zaděláno na nesmrtelnost. Poslední, ale o to významnější změnou je homologovaná koule tažného zařízení i se zásuvkou



» Všechna horní ramena má X6 hliníková



» Koncovka je z nerez



» Homologovaná koule je novinkou



schovanou v levém zadním blatníku. Gladiator X6 EFI je nově na trhu za cenu 159 800 Kč za krátkou verzi, prodloužená X6-A je o 10 tisíc dražší.

Text: Dan Pejzl  
Fotky: Journeyman

