

» Stříkačka karbec nepřetlačí, síla navíc je ale znát



GLADIÁTOR STŘÍKACÍ

Gladiator vstoupil do další životní etapy loni na podzim, kdy na svět (nebo aspoň k nám) přišla stříkačková verze. Tímhle krokem se v Čechách dost oblíbená a hodně rozšířená pětistovka dostala nad úroveň svých konkurentů ze své cenové hladiny a začíná pošilhat po pozicích doted bezpečně hájených velkými značkami. Chybí mu sice ještě pořád pár koní k dokonalosti a neumí ještě nabídnout hi-tech vychytávky jako posilovač nebo brzdění motorem, ale pro toho, kdo to s ježděním na čtyřkolce myslí vážně, chce něco umět a ne se jenom vozit jako ve videohře, budou podobné mašiny do budoucna vyhledávaným zbožím. Po pravdě, k tomuhle testu jsem přistupoval celkem skepticky – papírově si totiž Glad

stříkačka proti starému karbci zas tak moc nepolepšil. Výkon je na tom stejně, kroužák poskočil o 6 Nm na 45 newtonmetrů při otáčkách nižších o 600 ot./min. Jak bude tohle znát v terénu, to je otázka. Celodenní ježdění pak dalo celkem jednoznačnou odpověď.

GLAD SE GRIZZLYHO NEBOJÍ

Do nástrah Vysočiny jsme vyrazili v silné sestavě, pro porovnání – tři Gladiatory, Centhor 700, Grizzly 700 a Stormer 400 jako zpestření a bezpečné vozítko pro málo zkušeného kolegu. Při teplotách lehce pod nulou jsme nasadili jägerovy mrazoborce, oživili mašiny, rozvířili prašan a vydali se vstříc prvním několika kilákům na motokrosovou trať. Tam se

I když na Vánoce už to vypadalo jinak, tak ještě dva dni před nimi jsme si skvěle zajezdili ne sněhu a ledu kdesi na Vysočině. Po vlastní krosové trati i hustým terénem nejmenovaného tankodromu nás provedl Michal, majitel dealerství Journeymanu – Čtyřkolky Vysočina. A občas to bylo opravdu náročné svezení...

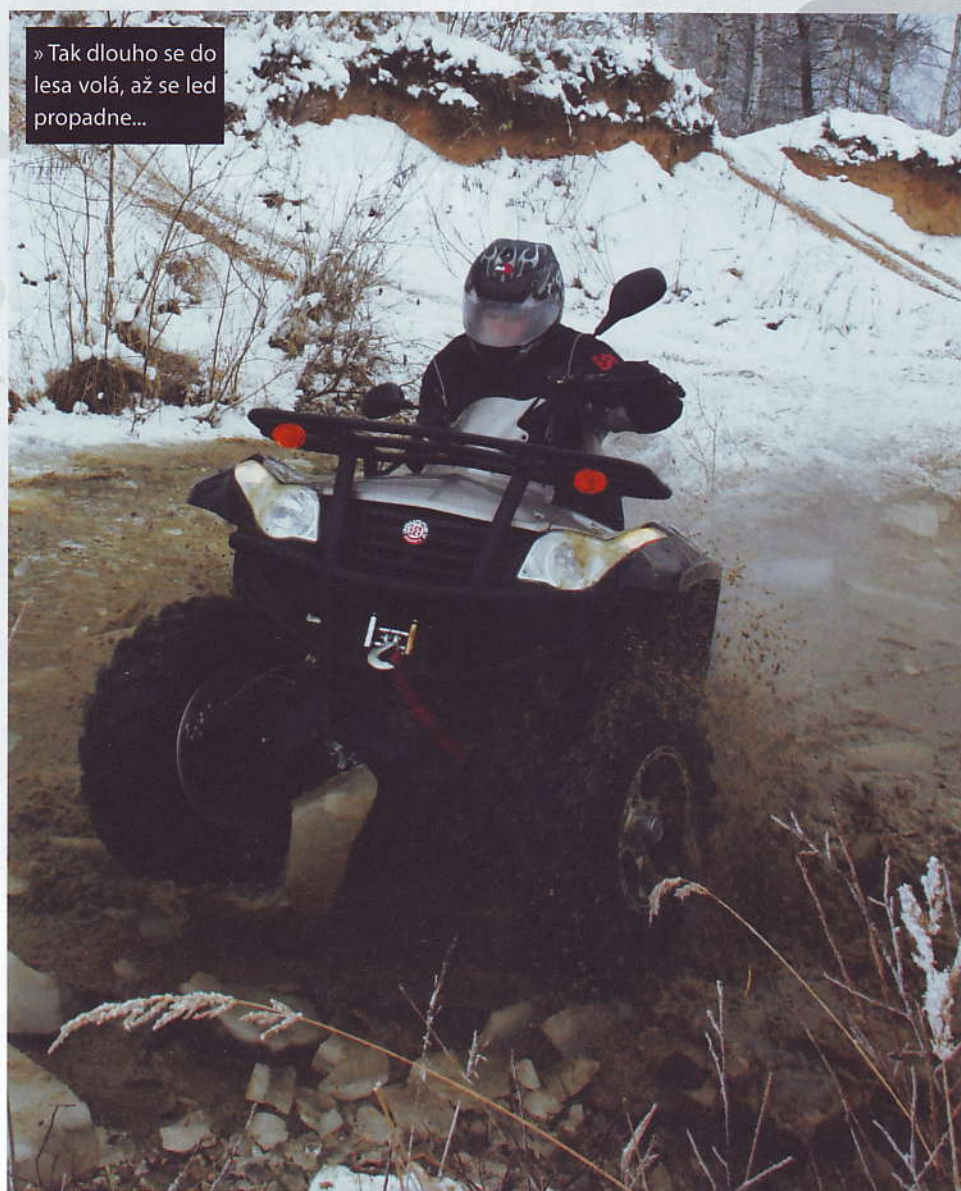
Journeyman Gladiator X5-A EFI

Motor	vodou chlazený jednoválec
Rozvod	OHC/2
Zdvihový objem	493 ccm
Vrtání x zdvih	87,5 x 82 mm
Kompresní poměr	neudán
Max. výkon	20/35 k (14,5/26 kW)/6000/6400 ot./min.
Max. točivý moment	45 Nm/5500 ot./min.
Plnění motoru	EFI Bosch
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	25x8-12/25x10-12
Rozměry dxšxv	2300 x 1140 x 1230 mm
Rozvor	1490 mm
Výška sedla	900 mm
Suchá hmotnost	340 kg
Max. tažná síla	750 kg
Nádrž	19 l
Cena	od 146 800 Kč (krátký)





» Podvozkově je Gladiator bezproblémový



» Tak dlouho se do lesa volá, až se led propadne...

MOTOR	👍👍👍👍👍
BRZDY	👍👍👍👍
ŘAZENÍ	👍👍👍👍
PODVOZEK	👍👍👍👍👍
OVLÁDÁNÍ	👍👍👍👍
ZPRACOVÁNÍ	👍👍👍👍👍
ERGONOMIE	👍👍👍👍
CENA/HODNOTA	👍👍👍👍👍

dá vždycky nejlíp porovnat, co má která mašina špatně na podvozku, kde by se mělo co povolit, přitvrdit nebo doladit. Skákat na drobečkovi, jako je Gladiator, by sice výrobce neviděl rád, ale jde to a 340kilová mašina si poradí i s lavicí. Ze třech Gladů měly dva hydropneumatický podvozek s dofukováním, jeden s klasickými tlumiči. Při minulém testu jsem si právě na foukané jednotky zanedával, protože při přefouknutí s nimi Gladiator poskakuje po kamení jako koza a místo pohodlí na cesty kope jako sportka. Tentokrát bylo všechno v rychtku a podvozek chodil tak, jak by měl. Ty dvě mašiny sice nedosahovaly měkkosti třetího, výborně odladěného kousku s klasickým podvozkem z Michalovy půjčovny, ale v tomhle nastavení budou víc k užtku při ostřejším nasazení třeba v závodech apod. Co se na Gladiatoru nezměnilo, je tedy hodně přátelský podvozek s geometrií, která vás nikde neskope a neunavuje ani po několika hodinách v sedle. Jako perfektní Grizzly to sice nebylo, ale Glad se neměl za co stydět – odjezdil všechno, co Yamaha, nikde neuvíznul, nemlátil na dorazy a vyjel taky všechno.

Určitě se už těšíte, jak je to s tou stříkačkou. Tak se ještě chvíli těšte, ještě si něco povíme o dalších prvcích tohoto pětikila. Tak jako u grizzliny, i u Glada pořád ještě narazíte na tradiční přemačkávací přepínač pohonu nad plynovou páčkou – chválím ho vždycky, a tak to udělám i teď. Ovládáte ho po paměti, funguje výborně a přiřazení předku je u Gladiatora otázkou sekundy. Nikdy nezahaproval a bez problémů se dá řídit ve všech rychlostech. Velký displej pak ukazuje, jak to s pohonem je. Když už jsme u přístrojovky, tak díky tomu, že bylo celou dobu pod mrakem, bylo všechno parádně vidět. Když je sluníčko, tak do toho jenom tak civíte a spíš odhadujete.

Co se Gladiatorovi vytknout dá, je chod řazení, které chce víc síly. Mimo to ale chodí celkem přesně a mašina zařadila vždycky. Od věci by nebylo ani pohodlnější sedlo, rozměry jsou ok, zadní tváře by ovšem ocenily víc molitanu uvnitř.

JE TO ZNAT

No a konečně ten motor. Ekoteroristi dosahují svého a kromě toho, že se nedá už skoro nikde jezdit,

..TEST: JOURNEYMAN GLADIATOR X5-A EFI

tak motory dusí a dusí novými limity. Někde je to na škodu a mašiny pak hůř jedou, nemají zvuk a tak vůbec. Gladiator na tom ale vydělal. Vstříkování od Bosche sice způsobilo, že mašina teď plní čistější normu Euro III, je ale zároveň silnější. Jak už jsem psal, moc jsem tomu nevěřil, tak výrazně zas neposílil, realita je ale příjemná, i když neohromí. Projel jsem si jeden trialový úsek na kratší verzi se starým motorem, pak s novým Gladem a navíc s delším rozvorem a dvousicem. Rozdíly určitě nepoznáte v běžném režimu, ani ušima, ale EFI je nejvíc cítit ve chvíli, kdy potřebujete okamžitou sílu na výjezd z dolíku, vyškrobání se přes muldu nebo na jinak náročnějších výjezdech. Z nulové rychlosti je hodně znát hladší nástup síly a samozřejmější záběr i lepší dávkovatelnost. V celém otáčkovém spektru je pak jasně cítit větší porce krutáku, a to i na mašině, která byla o 10 kg těžší než kratší karburátorové stroje, co jsme měli s sebou. Výmluvně působil i test zrychlení, kdy nepřilíháš zajetý EFI čtyřikrát po sobě porazil starší motorizaci v kratším provedení (a já navrch vážím asi o 20 kilo víc než Tom, co měl tu krátkou). Nejcitelnější je potom nástup z nižších do středních otáček, kdy variátor dostává nezanedbatelně víc síly ke zpracování.

Jestli by vás zajímala spotřeba stříkačky, tak mě



» Zpoměls na uzávěrku kámo



taky, tu se ale nepovedlo porovnat, obě mašiny sežraly za ten den stejně, takže tam asi moc rozdíly nebudou.

Nejsem příznivcem zbytečným elektronických hraček, systémů podpory jízdy a dalších věcí, co z jezdce a řidiče dělají jenom ovladač stroje, který prakticky umí jezdit sám. Karbec je karbec, opravíte si ho na koleně i v lese, funguje bez zásahu řídicí jednotky a většinou bezproblémově. Jenže za pár let bude po těchhle součástkách veta a bez vstříkování vás na trh nepustí, takže je to taková vynucená nutnost. V případě Gladiatora se přerod povedl, oplakejte karburátor a začněte oslavovat EFI.



Text: Dan Pejzl
Foto: Dan Pejzl