

JOURNEYMAN GLADIATOR Z6 EFI EX

Před expedicí Romania Maramureš jsme na dlouhodobě testovaný stroj Z6 EFI EX nahlíželi spíše jako na rekreační vozítko, které bude díky slabšímu motoru vhodné do lehčího terénu. Zkušenosti z této expedice však náš pohled zcela změnily. Z6 si přívlastek „Gladiátor“ skutečně zaslouží a terénem se probíjela vyloženě se ctí. Najeli jsme zhruba 600 kilometrů středně těžkým i tím nejtěžším terénem a tady jsou naše zkušenosti.

Journeyman Z6 pohání čtyrtaktní jednoválec, u kterého dovozce v offroad úpravě (otevřené verzi) uvádí výkon 38 koní, což vzhledem k hmotnosti nenaloženého stroje 498 kg neznamená žádnou nálož a může vyvolat relativně oprávněnou obavu, že Z6 bude mít v náročném terénu problém se někam vydrápat. Opak je ale pravdou a Z6 ukázala, že se vydrápe takřka všude. V rámci expedice jsme tyhle výkonové limity skutečně prověřili, například při stoupání z městečka Borša na hřebeny hor jsme překonali převýšení více než 1000 metrů.

Z6 TEST DRSNÝM MARAMUREŠEM



a to nikoliv vrstevnicovou cestou, ale velmi příkrým stoupáním korytem plným balvanů. V příkrých drsných výjezdech klesá rychlosť jízdy opravdu dynamicky, nicméně od určitého okamžiku při zařazené redukci (L) a při předním náhonu (terén by se bez 4x4 skutečně zvládnout nedal) postupuje stroj sice pomalu, zato ale pořád, a tak se na vrchol vydrápe vždy. V kombinaci s délkou a šírkou stroje pak nebyla nouze o situace, kdy čtyřkolky v prudkých výjezdech poskakovaly po zadních a výkon jim byl v tu chvíli již k ničemu, zatímco Z6ka pomalu, ale vytrvale kopec zdolala bez zaváhání. V rovinatějších úsecích pak stroj umožňuje i docela svižnou jízdu, a tak jsme přesuny po silnici a polních cestách absolvovali v rychlostech kolem 80 km/h. Pokud tedy na stroj nahlédneme optikou pořizovací ceny a toho, zda se s ním dá zdolat všechno, pak určitě odpovídáme ano. Pro vyloženě sportovnější požitek z jízdy a lepší jízdní

dynamiku by si však stroj silnější motor určitě zasloužil.

Podvozek

Journeyman Z6 EFI EX nabízí zcela přepracovaný rozšířený podvozek odpružený pomocí nastavitelných nitrogenových tlumičů. Před expedicí bylo na testovacím stroji upraveno výchozí nastavení tlumičů a tím se docílilo o dalších zhruba 5 centimetrů světlé výšky navíc. V těžkém rumunském terénu to bylo skutečně třeba a i přesto se nám v hardcore úsecích zcela nepodařilo zabránit kontaktu s kameny, klacky atp. Tlumiče fungují výborně, a tak je i svižná jízda terénem vyloženě komfortní a bezpečná. Výjezdy, sjezdy a boční náklony jsou až neuvěřitelně stabilní a bezpečné. V úsecích odplavených cest nebyla nouze o okamžiky, kdy jsme terén zdolávali s jedním kolem zavřeným na vývýšený svah (metr atp.) a i v takových náklonech působí Z6ka neuvěřitelně stabilně. V příkrých výjezdech a sjezdech jsme pak víceméně nenarazili na nějaký krizový okamžik. Tam, kde se čtyřkolky převrací, jede Z6 jako nic.

Ovládání

Rízení stroje je jedna velká zábava. Stroj



Journeymen Gladiator Z6 EFI EX

Motor	vodou chlazený jednoválec
Rozvod	OHC4
Zdvihový objem	594 ccm
Vrtání/zdvih	96 x 82 mm
Kompresní poměr	neudán
Max. výkon	38 k (28 kW) / 6300 ot./min.
Max. točivý moment	47 Nm / 5500 ot./min.
Plnění motoru	EFI
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	26x9-14 / 26x11-14
Rozměry dxšxv	2630 x 1470 x 1860 mm
Rozvor	1960 mm
Světlá výška	300 mm
Suchá hmotnost	498 kg
Nádrž	27 l
Cena	od 209 990 Kč

parádně drží stopu, a tak se dá v rychlejších pasážích řidit takřka jedním prstem. V těžkém terénu jde ale Z6tka ovládat stejně dobře a nás velmi překvapilo, že i v situacích, kdy naložený stroj takřka stál na přední nápravě, šlo bez posilovače volantem poměrně hladce otáčet.

Převodovka ve spojení s kvalitním variátorem CV-Tech je to, co z kombinace takhle těžkého stroje s relativně slabým motorem dělá výtrvalce, který zvládne každou výzvu. Redukce je skutečně do síly, a tak i když už se zdálo, že Z6 dochází výkon, redukovaný převod sílu pár koníků využil tak efektivně, že jsme terén vždy zdolali.

Modernizovaná Z6 má kompletně hydraulické kotoučové brzdy na všech kolech. Díky výborně fungující motorové brzdě na brzdění dojde jen mimořádně či v opravdu extrémních sjezdech. Když na to dojde, brzdí skutečně výborně, a to i při limitním naložení stroje - celou expedici jsme absolvovali ve dvou (cca 170 kg váhy) s korbičkou plnou materiálu a 40 litrovou rezervou benzínu (dalších cca 50 kg).

Ostatní

Sedačky a pohodlí řidiče i spolujezdce je i na delších cestách velmi dobré. Sedáčky jsou příjemně tvarované a i v náklonech řidič nesklozává atp. Narazili jsme pouze na jeden problém, a to fakt, že při velmi prudkých kamenitých sjezdech se několikrát stalo, že si řidič velmi bolestivě narazil koleno o hrany přístrojové desky, která není úplně ideálně zaoblená.

Ovládaní směrovek je skutečně nešťastné řešení, nejenže se obtížně loví, ale na expedici se dokonce jednou podařilo splést si ovladač s vedle umístěným chcipákem motoru, i terénní



stroj by snesl klasické umístění ovládání směrovek pod volantem...

Sériové kryty motoru není pro takto náročný terén ideální. Z plastového podvozku se takřka neustále vytřásají šrouby, kryt zadní rozvodovky a nádrže je z vyložené tenkého plechu, tudíž stačí mírný kontakt s kamenem, klackem, zmrzlou hlínou a plech je deformován. Stejným způsobem se nám podařilo (asi klackem) ohnout kryt ramene, který protrhl manžetu. Dle aktuálních informací ale dovozce rozšířil nabídku o kompletní oplechování podvozku od firmy Storm a to pro náročnější terén určitě vidíme jako nutný doplněk.

Rozšířené lemy blatníků chrání posádku před nejhorším zabahněním, ovšem zcela se mu nevyhnete. Užití předního plexi je tak vhodné pouze na zimní jízdu po silnici, v terénu je pak víceméně ihned špinavé.

Stroj je již v základu vybaven šestiplátnovými pneu CST Abuzz a ty mile překvapily. V pasážích s bahinem či sněhem se vzorek výborně vyprazdňuje, přičemž v kamenitéch úsecích jejich bytelná konstrukce brání průrazům o kameny atp. Takto dobře obutý stroj už v základní ceně vidíme jako velkou výhodu a úsporu.

Co jsme rozobili? Poztráceli jsme dvě ze čtyř plastových pokliček na hliníkových kolech, v kamenitém terénu je to včetně okamžiku a roztrhlí jsme vnější manžetu o hliníkový kryt ramene, který kámen ohnul přímo do manžety.

Závěr

Journeyman Z6 EFI EX nás na této první expediční cestě skutečně mile překvapil. Myslím, že nikdo nečekal, že stroj s 600 ccm zvládne veškerý terén bez jakéhokoliv zaváhání. Zdolávali jsme koryta řek plná balvanů, úzké rozbahněné kamenité lesní cesty plné větví a hlubokých kolejí, úseky s půlmetrovou vrstvou bláta a nalámaných větví od těžby či krkolomné výjezdy, kdy se řidičům tají dech v obavě, co bude, když zastavíme. Expedice Maramureš jednoznačně prokázala, že se s tímhle vozítkem dá jezdit i nejnáročnější terén, přičemž díky své konstrukci poskytuje daleko bezpečnější průjezd než poněkud vratší čtyřkolka. Terénem se neprokousává dravě, zato s vytrvalostí, nad kterou jsme často zůstávali nevěřitelně zírat. Nemalým bonusem je i lítivost stroje, protože všude, kde s tímhle krasavcem zastavíte nebo projedete, bude zcela jistě středem pozornosti.

