

Journeyman prodává svůj čistě pracovní nákladáček Gladiator UTV 530 už léta. Prakticky beze změn, i když Gladiatori s říditky prošli za tu dobu poměrně překotným vývojem zakončeným zatím dvouválcovou osmistovkou. A tak první větší změnou je použití většího a silnějšího motoru, který by měl pomoci k většímu sebevědomí stroje i posádky při práci.

# UTV UŽ POSILOVNÝ

Gladiator patří přesně do té skupiny side-by-side, které se nezpronevěřily původnímu určení, a jde o čistě pracovní nářadí bez nějakých sportovních ambic. Místo skákání a driftování si libuje profesionálních činnostech, jako je převážení čehokoliv na sklopce,



Je tu v základu i rádio na MP3!



případně tahání přívěsu na homologované kouli. Vždyť se taky tenhle produkt továrny CF Moto na některých trzích jmenuje Rancher, což mluví samo za sebe. Když na to ale přijde, ani nějaký ten triálek nebo

přesun terémem není žádný problém. Prostě pracovní-terénní univerzál. Jestli to chcete víc do sportovního, je tu ještě Z6 s mnohem sportovnějším siluetou a stejným motorem.

Pro letošek tedy Gladiator UTV získal sílu navíc. Ta pramení z instalace většího motoru, místo pětistovky je to šestikilo – stejně jako pracuje v Gladiatoru X6.



## Journeyman Gladiator UTV 630 EFI

Motor	vodou chlazený jednoválec
Rozvod	OHC/4
Zdvihový objem	594 ccm
Vrtání x zdvih	96 x 82 mm
Kompresní poměr	10:1
Max. výkon	20/38 k (14,5/28 kW)/6300 ot./min.
Max. točivý moment	47 Nm/5500 ot./min.
Plnění motoru	vstříkování
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	25x8-12 / 25x10-12
Rozměry dxšxv	2880 x 1430 x 1900 mm
Rozvor	1790 mm
Světlá výška	350 mm
Suchá hmotnost	535 kg
Tažná kapacita	550 kg
Nádrž	27 l
Cena	od 189 800 Kč

## Verdikt

Motor	██████████
Brzdy	██████████
Řazení	██████████
Podvozek	██████████
Ovládání	██████████
Zpracování	██████████
Celkově	6,8



To znamená, že proti půllitru má tenhle jednoválec o 8,5 milimetru větší píst a při nezměněném zdvihu to z 493 kubíků rázem dělá 594. Na brzdě pak UTV vykáže o dva koně víc a kroužák si polepšil o 7 newtonmetrů. Zapomněl bych dodat, že samozřejmě má už i tenhle nákladáček

vstříkování od Bosche, stejně jako čtyřkolka X6. Nezůstalo ale jenom u motoru, v kabině, která je proti jiným podobným strojům hned v základu vybavená rádiem s MP3 přehrávačem, přibyl mezi sedačky tunel s praktickými držáky na pití (žízni

potěší, že se sem vejdou i PETky). Mimo to má UTV posuvné obě sedačky a obě jsou po odemčení i sklopné – to je nakonec nutnost, protože pod pravou je ukryté hrdlo nádrže. K víčku se vám tak nedostane zvenku ruka nepovolaná... Korbička s výklopným čelem má klasické sklápění s plynovozpěrovou dopomocí. Její odjišťování pákou je ale proti konkurenci schované mezi korbou a sedačkou, kde je hůř dostupné než klasicky na boku, jak bývá obvykle.

## Prostě pracák

Aby bylo jasno, Gladiator UTV 630 teď nezačal z ničeho nic trhat asfalt a stavět se na zadní jak italský hřebec. Taková revoluce se opravdu za pohodlně uzaseným zadem řidiče neudála. Kdo ale jezdil s původním UTV, ví, že i pětistovka stačí na slušný pracovní výkon i to poježdění v terénu. To, že teď máte pod zadkem o 18% točivého momentu navíc, nejenom že potěší, ale je to i znát při jízdě. Nákladáček z toho vytěžil na lepším zrychlení a silnější motor zaznamenáte i při pohybu v terénu, zejména ve výjezdech. Nejpracovitější z Gladiatorů nikdy nepatřil mezi profláknuté žrouty a průtokové ohřivače benzínu, stříkačka je tu jenom do plusu a dá se očekávat, že šestistovka nebude ve spotřebě nijak zaostávat za menším karburátorovým motorem. Podvozkově dostává UTV svému určení, není to stroj na stělu terénem ani na skákání. Při práci, tahání apod. na limity nenarazíte. Brzdová soustava je dimenzovaná na dosahované rychlosti a podělila tři kotouče, jaké má i zdrojová čtyřkolka.

