

Nestává se často, že sotva oživenou zbrusu novou mašinu prožene někdo ostrým závodem. Navíc ve chvíli, kdy jde o úplnou novinku na trhu... Na Strike Sport Motoráj Maratonu tak proběhla v podstatě testovací premiéra Gladiatora 720 Sport a hned ve velkém stylu, kdy syrový stroj najel kolem 800 kilometrů tvrdým terénem.



RUMUNSKÝ KŘEST

K tomu připočítejte tvrdé zacházení, spousty prachu na cestách, minimální údržbu a velkou část soutěže i jízdu na plný plyn. Z mechanického hlediska ty nejhorší podmínky pro provoz neozkoušené mašiny. Český import ale stroji věřil a sedmistovka opět v soutěži obstála, byť na bednu to letos nevyšlo.

Technickou stránku věci jste mohli prostudovat v minulém Quadu, v tomhle čísle následuje zhodnocení používání v reálných podmínkách Karpat. Pro čtyřkolku už sotva vymyslíte náročnější terén – v rumunských horách potkáte úplně všechno – ostré i hladké kamení, klády i klacky v cestě, bláto i písek, extrémní výjezdy i krkolomné sjezdy, navíc se tu dají beztravně zažít v sedle nadmořské výšky nad 1500 m n. m., prostě všehochoť, kterou v naší otčině sotva vymyslíte. Pokud do takového terénu vytáhnete kolkou, máte stoprocentní jistotu, že dostane zabrat tím nejhorším možným způsobem, pokud si s ní ještě stříhnete závod, dá se výkon srovnat s testováním životnosti... Gladiator 720 přežil. Novinka od SMC má být sportovnější variantou ke klasickému Jumbu. Z toho důvodu tu na testované mašině byly nainstalované i nádobkové tlumiče s vyšším rozsahem ladění, než mají ty základní, kde se dá žetelovat jen tuhost pružiny. O pár kilo je novinka taky lehčí než Jumbo, ale



SMC Gladiator 720 Sport

Motor	vodou chlazený jednoválec
Rozvod	OHC4
Zdvihový objem	675 ccm
Vrtání x zdvih	100x86 mm
Kompresní poměr	9,5:1
Max. výkon	51 k (38 kW)/6500 ot./min.
Max. točivý moment	57 Nm/5500 ot./min.
Plnění motoru	karburátor Mikuni BSR42
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	26x8-14 / 26x10-14
Rozměry dxšvx	2090 x 1230 x 1250 mm
Rozvor	1287 mm
Světla výška	300 mm
Výška sedla	910 mm
Suchá hmotnost	324 kg
Nádrž	34 l
Cena	od 174 990 Kč

Verdikt

Motor	██████████
Brzdy	██████████
Řazení	██████████
Podvozek	██████████
Ovládání	██████████
Zpracování	██████████
Celkové	8,5

to v tomhle případě mašina dohonila přidáním předního nosiče a kompletního podbití podvozku.

Takže...

Verdikt? Samo Jumbo před třemi lety překvapilo, jak vyváženou a příjemnou čtyřkolku dokázala tchajwanská značka se zkušenostmi výhradně s malými modely postavit. Sportovnější varianta na tom nechce nic měnit, všechno dobré zůstalo při starém – sedmistovka je pořád výborně ovladatelná a vyniká lehkým řízením. Povedenou geometrií umocní přepnutí na 4x4, kdy zůstává Gladiator pořád skvěle ovladatelný, podobně jako jiné stroje při použití posilovače. Jde asi o nejsilnější stránku stroje, kterou využijete prakticky nepřetržitě.

Je sice s podivem, že v SMC pořád ještě nainstalovali pro velký jednoválec vstříkování, nicméně ani s karburátorem nebyl nejmenší zádrhel. Sedmikilo s udávaným výkonem na hranici 50 koní vyšplhalo bezproblémově až do výšky 2200 metrů, takže karburátor nekarburátor, není si na co stěžovat. Jediným problémem opakujícím se z původního Jumba je uchycení koncovky výfuku, ta se při své značné váze a při jednošroubovém uložení při extrémním zatěžování uklepalala ve spojení s kolenem...

Hodně znát je posílení chladicí soustavy, nikdy se za celou dobu soutěže motor

nedostal do nežádoucích teplot a to je spolu s mazáním základní podmínkou bezproblémové životnosti. U právě zajištěného stroje o to důležitější...

Bez výtek se obejde stroj i ohledně brzdové soustavy – tříkotoučová sestava pracuje s dostatečnou silou i citlivým náběhem účinku. Jen vám něco nesmí odrovnat benžo na zadním třmenu jako mně...

Hlavní otázka testu ale zněla: je nový nitrogenový podvozek lepší než klasické základnítlumiče? Samozřejmě, ale záležina používání. Jumbo má podvozek postavený na pohodlné cestování, takže pokud s ním začnete provádět psí kusy, skákat a poletovat, tak se snadno dostanete na jeho hranice a na dorazy. To se vám s nitrogenovými jednotkami nestává – dá se naladit útlum i odskok a tuhost pružiny. Podvozek tak pracuje nejlíp v podmínkách rychlé jízdy po nezpevněných cestách, kde je stabilnější než ten dřívější, nerozhází ho ani skok, do dorazů je daleko. Není to ale o pohodlí na cesty tak jako u Jumba, které si jezdcé vyloženě hýčká. Takže odpověď



na otázku zní: je to tak mezi. Kdo nebude se sedmikilem vyhledávat sportovní vžití, snadno se spokojí se základním podvozkem.

A závady? Vyjma jmenovaného výfuku to byla protržená manžeta a urvaná hadička zadní brzdy. Manžetu by ochránily vyšší plechy na ramenech – ty namontované chránily v podstatě jen spodní trojúhelníky náprav. Klacek na urvání brzdové hadičky – to je prostě smůla, kterou neovlivníte... Jinak všechna čest – Gladiator 720 Sport už přišel jen o pokličku pravého předního kola a při bučku o zrcátko, mimo to 100% stav i po absolvování téhle dálkové soutěže. Další kariéra mašinu čeká v ATV Trial cupu a coby předváděčka dealerů strojů značky Journeyman.