

Kdyby se stroje mohly množit a stejně jako lidi by rády experimentovaly, tak by pravděpodobně jednou došlo i na spojení chlapáckého nákladáku se sexy čtyřkolkou. A kdyby všechno dobře dopadlo, vznikl by z toho právě tenhle nákladáček se sklápěcí korbou a s podvozkem ze čtyřkolky...



MALÝ TRUCK



A si už bych nechtěl vidět, co by vzniklo z pošuchování kráčivého bagru s asfaltovým finišerem. Některá spojení totiž opravdu vhodná nejsou. K tomuto rozsáhlému myšlenkovému pochodu hodnému chovance bohnického sanatoria mne vedl absolvovaný test. V něm jsme měli možnost omrknout nový JourneyMan 320UT Savannah – českou variaci na tchajwansko-čínské téma užitkový Linhai. V anglicky mluvících zemích se tyhle stroje pojmenovávají side-by-side, od sezení bok po boku, ale mezi námi stejně je to nákladáček. Podobná vozítka nacházejí uplatnění z velké části jako nešetření pomocníci v lesnických oborech, své by si určitě přidali i zahradníci nebo komunální služby, svoji šířkou a celkově velikostí se totiž vejdu tam, kde už třeba neprojde multikára, ale proti té má side-by-side výhodu v nepoměrně lepší prostupnosti terénem, která je dána v první řadě náhonem na všechna kola a pracovním obutím. Podobně jako čtyřkolky, tak i side-by-side zažívají v posledních letech nebyvalý rozmach, i když je určení těchto strojů na rozdíl od čtyřkolek prakticky výlučně pracovní.

PREVLEČENÝ STORMER

Za základ vozítek této kategorie slouží upravené komponenty ze čtyřkolek, což platí i v tomto případě. Motor pochází z modelové řady Stormer, je to tedy osvědčený, vodou chlazený čtyřtákní jednoválec s rozvodem OHC, dvěma ventily na válec, obsahem 280 ccm a točivým momentem kolem 23 Nm. Kromě toho je tady i podobně řešený pohon všech kol. Běžně je poháněná jen zadní náprava, to se ale dá jednoduchým stisknutím tlačítka na palubce změnit a poslat přes přední samosvorný diferenciál nějaké ty newtonmetry i na přední kola. Obojí se řeší přes kardany, vpředu se síla na kola dostává přes klasické poloosy, vzadu je podobně jako na čtyřkolce náprava tuhá, v tomhle případě pořádně tuhá s masivní osou, která musí snést vyšší zatížení vyplývající z určení stroje. Zadní rozvodovka je proti nepohodě dobře utěsněná a navíc odvětrávaná pro vyrovnávání tlaku. Automat umí jet jak dopředu, tak i dozadu, pro náročnější terén je tady i redukce 1:2,05, se kterou se nákladáček vydrápe i na pořádný kopec.

PEŤ KOTOUČU

Kostru stroje tvoří konstrukce svařená z ocelových trubek a jeklů oblečených do plastové karoserie, u které si můžete vybrat buď červenou, nebo zelenou barvu. Přední náprava je typu McPherson s trojúhelníkovým spodním ramenem, podobně jako u Stormera, zadní uložení výrobce nazývá „centrovaná struktura“ –

to zní hodně důležitě, ale je to něco na styl quadí kyvky, jen s tím rozdílem, že tahle je masivní dvojítá a místo jednoho centrálu jí pruží dvě jednotky s možností nastavení předpětí pruin. Ty jsou stejně jako přední červeně lakované a vypadají na užitkáči celkem akčně. Zastavení mají na starost

JourneyMan 320UT Savannah

Motor	čtyřdobý kapalinou chlazený jednoválec
Zdvihový objem	280 ccm
Rozvod/ventily	SOHC/2
Vrtání x zdvih	72,5 x 66,8 mm
Max. výkon	22 k/6500 ot./min
Max. točivý moment	23 Nm/5500 ot./min.
Plnění motoru	karburátor Keihin CVK30
Převodovka	CVT
Pohon	4WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Rozvor	1245 mm
Světlá výška	155 mm
Rozměry dxšxv	2480 x 1335 x 1830 mm
Suchá hmotnost	450 kg

cena: 229 000 Kč

AKY TRUCK

..JOURNEYMAN 320UT SAVANNER

..TEST..

hydraulicky ovládané brzdy, vzadu už si nevystačí s jedním kotoučem na ose, ale pro síchu jsou hned dva, po jednom v každém kole bržděné plovoucím jednopístkem, a další kotouč, tentokrát parkovací brzdy se ještě otáčí na kardanu. Vpředu pak úřadují dva kotouče. Stejně jako na největších átvéčkách, tak i tady potřebujete větší kola, vpředu i vzadu jsou to dvanáctipalce na pneumatikách 25x10 a 25x8 palců.

VŽDYCKY NĚCO NAVÍC

Co odlišuje vozítko side-by-side od čtyřkolky nejvíc, je jejich ovládání. Řízení odpovídá autu, plyn a brzda na podlaze, doprava a doleva volantem, řazení šaltrpákovou mezi sedáčkami, blinkry na tykadle pod volantem. To, že nesedíte v autě, vám připomene Savanner v každé zatáčce, kdy se ke slovu přihlásí zadní náprava bez diferenciálu a je potřeba počítat i s užším rozchodem a nepokoušet poslat JourneyMana moc rychle za roh, protože když v tu chvíli budete

předpisově připoutání bezpečnostním pásem k sedačce, tak především v pravotočivé zákrutě budete jen s problémy vyvažovat odstředivou sílu. Chytřejší tu zatáčku radši nedotočí, ti druzí zblízka zjistí, zač je toho u nás asfalt. Ale není třeba se bát, v normálních rychlostech je Savanner dost stabilní, a to i díky vyšší váze (suchá hmotnost je 450 kg), a nemá sklony k nějakým nepředvídanostem. Proti konkurenčním strojům má JourneyMan nevýhodu hlavně v menším motoru, který si se strojem sice poradí, ale na nějakou závratnou dynamiku to není. Výkon stačí ve dvou tak na

rychlost kolem šedesátky, na korbičce pak oficiálně uveze asi 150 kg nákladu, připravnout se dá i vozík s váhou, rovněž oficiální, kolem 200 kg, ale znáte to, když bagristovi ujede oko... Pokud jste se do tohohle křížence zamilovali, tak věřte, že nestojí běžných čtyři sta, nestojí dokonce ani tři sta tisíc, a dokonce ani dvě stě padesát. Můžete ho mít za pěkných dvě stě tisíc, a to včetně silniční homologace a značky a k tomu ještě JourneyMan přidává palubní počítač a hodně užitečné tažné zařízení.

 **Text a fotky:**
Dan Pejzl

