

JOURNEYNEWS



Další sezona je už skoro minulostí, ale nekompromisně se blíží ta příští. Kromě jiných mašin se můžete těšit i na tyhle kousky, co se k nám dostanou prostřednictvím JourneyManu.

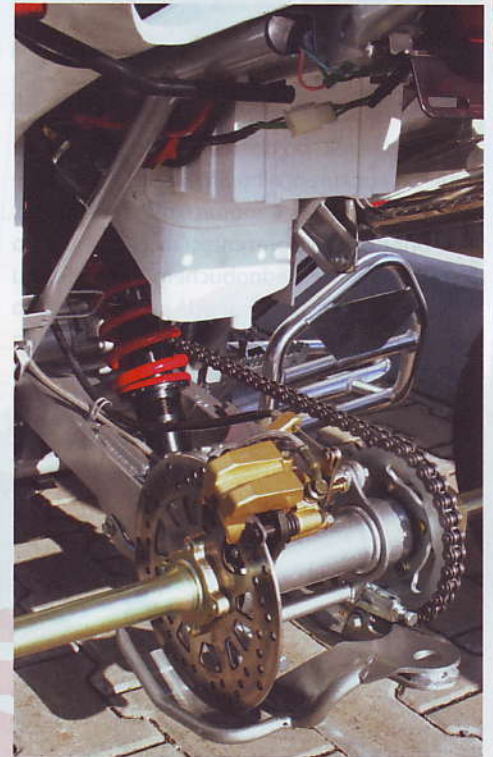
Protože stěžejní čísla prodeje z noviněk, o kterých teď bude řeč, bude dost pravděpodobně vytvářet Gladiator, tak není od věci začít u něj. Skoro se nechce věřit, že tahle mašina prakticky rok co rok prochází nějakou inovací (Japonci by semohlizamyšlet...),

takže tahle další vás tak nějak už ani nemůže překvapit. Jde o další vývoj letošní novinky s označením X5, který se jaksí už samozřejmě očekává. Gladiator X5 totiž tentokrát dostává vstříkování. Karbec je sice součástka pro většinu z nás pochopitelnější a taky si umíte poradit, když zrovna něco v něm přestane pracovat, ale příprava směsi tímhle způsobem je už dávno na limitu. A to nejenom na mechanickém, ale i co se týká kvality směsi a přizpůsobování se výkyvům okolního prostředí (tlak, vlhkost, teplota), to totiž bez jeho přestavění prostě neproběhne.





» Podvozek je široký jako u Ram 520 Racing Edition



Vstříkovaní je taky jedinou volbou do budoucna z hlediska možnosti dodržení předepsaných emisních limitů, které každopádně budou pořád tvrdší. Suma sumárum, karbce už to pomalu a jistě odsouvá do kouta a lepší už to nebude. Nebudeme ale brečet, stříkačka má taky něco do sebe. Třeba právě u Glada našli motoráři díky EFI další rezervy v jeho půllitrovém motoru a nová X5 sice zůstává výkonu kolem 35 koní věrná, ale krouťák poskočil z dřívějších necelých 40 Nm na solidních 45, a to bude u pětistovky sakra znát. Mimo to se u Gladiatorů nic zvláštního neodehrálo a kromě nového motormanagementu od Bosche, který dodal i celou vstříkovací jednotku, je to pořád ta stará dobrá, léty prověřená konstrukce s letos změněným ksichtíkem. S příchodem stříkačky se mění i cena Gladiatora, každopádně pořád zůstává hodně příjemná: krátká verze přijde na 144 800 Kč, dlouhá o deset víc. Tradičně jsou v cenách započítané navigiák, koule a hliníková kola. Jestli se obejdete bez toho, tak vás přijde X5 EFI o bůra míň.

MOTARD S REMENEM

Gladiátor, to je taková stálice na trhu, ale budou tu i adrenalinovější novinky. Tou asi vůbec nejhravější je SMC Captain 350 – naprosto hustá motárdovka. Protože jde o SMC, tak můžete očekávat, že tu bude jistá podobnost s pětistovkovou Ramkou, i když podobnost není to správné slovo – podvozek je stejně široký – to znamená extrémně široký, má stejnou zadní osu vyrobenou dle standardů Suzuki, ale proti většímu bratříčkovi je o kousek kratší, a tím pádem ještě o chlup obratnější. Mimo to podvozek má odpružení nitrogenem a hliníky z fotek jsou už ve standardu. Captain byl původně kroska s manuálním řazením, tahle novinka ale dostává nový větší motor (s objemem 320 ccm) s o 20 % vyšším krouťákem a výkonem 27 koní. Převodovku vystřídal variátor, takže srandě na asfaltu už nebude bránit ani nutnost řazení (nekamenujte mě, mám prostě radši variátory). Všechny novinky jsem si stihl prohlédnout těsně před tím,

než odjely na milánskou výstavu, a dokonce se ještě povozit. S Captainem jsme si padli do oka okamžitě, na tříkilo se to naprosto srandovně mašina. Na parkovišti před velkoskladem přišel o ochlupení svých zánovních výstavních gum, zámkovku ozdobilo pár černých koleček a skoro mě z něj nemohli dostat... O tom ale až někdy v testu. Podle neofiko zpráv by cena Kapitána měla zůstat těsně pod hranicí sto tisíc.

NEJVIC NEJVĚTŠÍ SMC VSECH DOB

Tchajwanci se už před nějakou dobou rozhodli, že začnou tlačit i na konkurenci ve vyšších sférách a dobudou doteď neohrožovanou pozici velkých značek. Menší objemy u nás prakticky bez nálepky Made in Tai-wan nejezdí, možná za pár let bude jiná i situace nad 500 ccm. Po letošním přírůstku v podobě Dinli Centhor 700



» Agent, co tohle všechno v ITRI fotil už ví, jak to vypadá na konci tunelu...

totiž napřesrok přijde další sedmikilo. Tohle bude od konkurenčního SMC a s Dinli nebude mít kromě velikosti motoru nic společného. SMC připravilo pro prezentaci na EICMě Jumbo 700 s úplně novým jednobuchem. Vývoj motoru nenechali v továrně náhodě, ale pro tento případ spojili síly se špičkovým technologickým centrem ITRI (Industrial Technology Research Institute), kde mimo další mají třeba zkušenosti s vývojem hybridních pohonů pro automobily (třeba BMW), vyvíjí vyspělou telematiku pro auta, testují technologie palivových článků a vůbec patří mezi světovou špičku v technologiích souvisejících

s mobilitou. Takže právě tam SMC nechalo zpracovat motor, který příští rok vtrhne na trhy naladěný pravděpodobně na nějakých 50 koní a 55 Nm. Před sériové Jumbo navíc k tomu přidává v této třídě neokoukaný design a obratnost slibuje rozvor o málo delší, než má tříkilo. I když se velké Jumbo dostane do výroby asi až někdy v dubnu, tak o motoru už se toho ví docela dost, i když ještě pořád prochází doladováním a vybrušováním. Agregát má přesný objem 675 ccm při vrtání 100 mm na zdvih 86 mm (podčtverec slibuje ochotu k točivosti), komprese je stanovena na 9,5:1. Na sedmikilo by měl dosahovat solidních padesáti koní, ale testované prototypy bez potíží zvládaly ještě o dost víc (už takhle je to ale víc

než třeba u Grizzly), kroučák 57 Nm při 5 500 ot./min. Sedmikilo samozřejmě honí tradiční střeva užitekáčů – spojku a variátor, ty jsou od japonského Fuji. Jak moc SMC o nový motor stojí, dokládá i to, že Tchajwanci už na jeho vývoj vynaložili 1,2 milionu eur.

V nejbližší době vás čeká test stříkačkové Gladiatora a taky se už netrpělivě očekává příchod šestistovky X6. Jumbo vypadá v před sériovce dost slušně a vedle Dinli 700 to bude další hodně zajímavá mašina z ostrova, která možná zamíchá karty v nejvyšším segmentu. Motárdovky jsou u nás na vzestupu a Captain přichází právě včas, aby se na sklouznul na vlně silničního šílenství.

Text: Dep
Foto: Dan Pejzl

