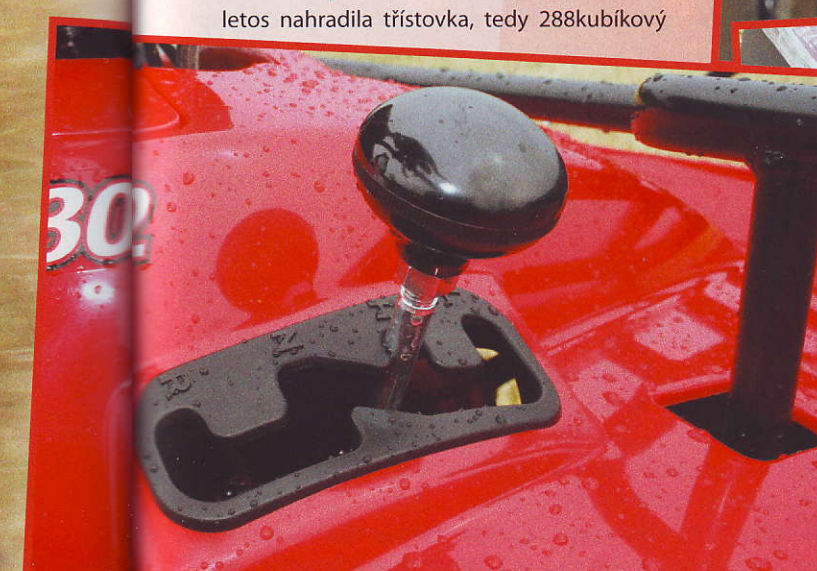
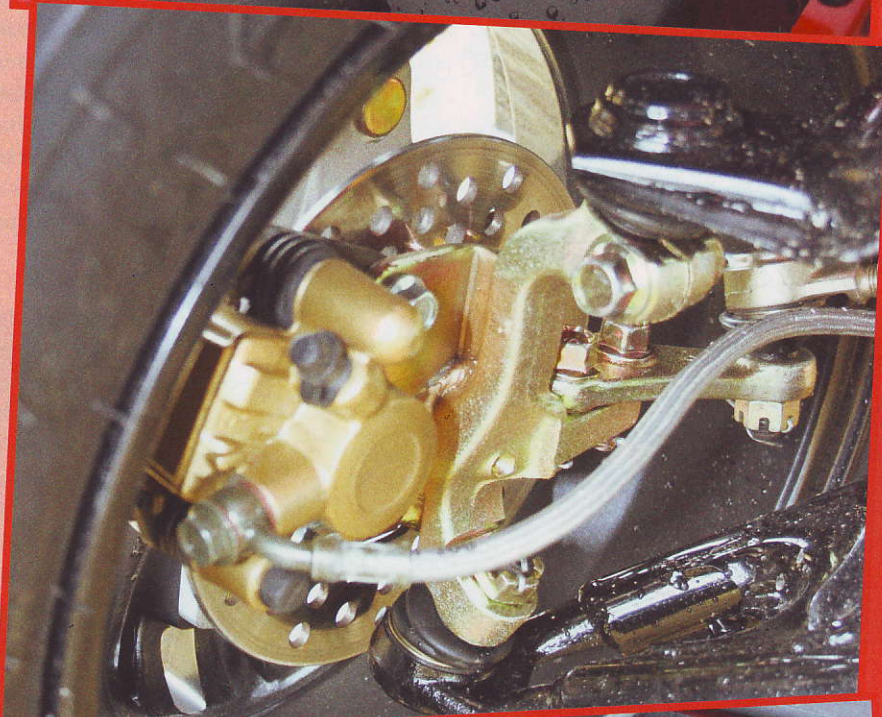
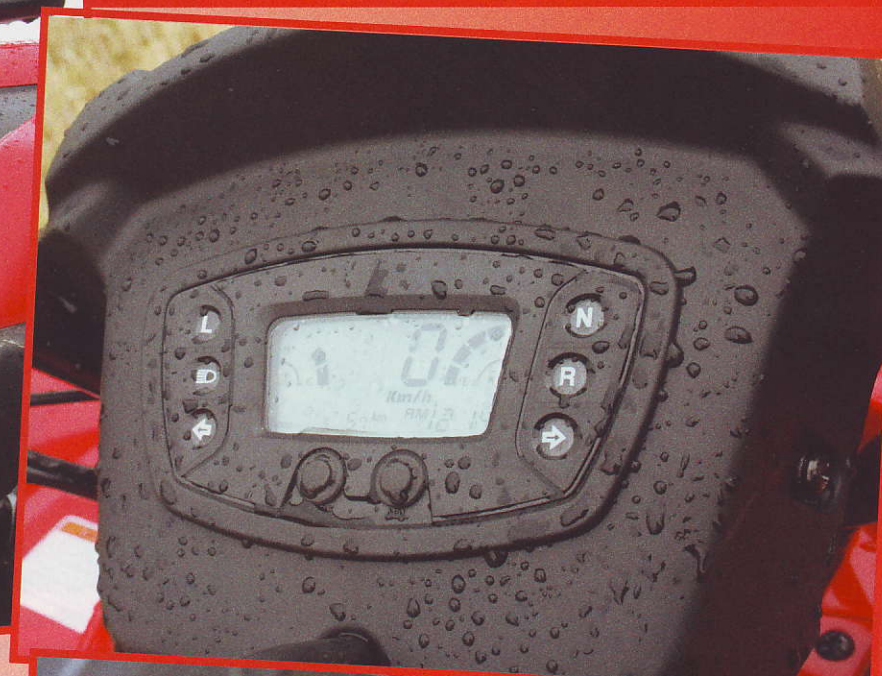


MALOSLON

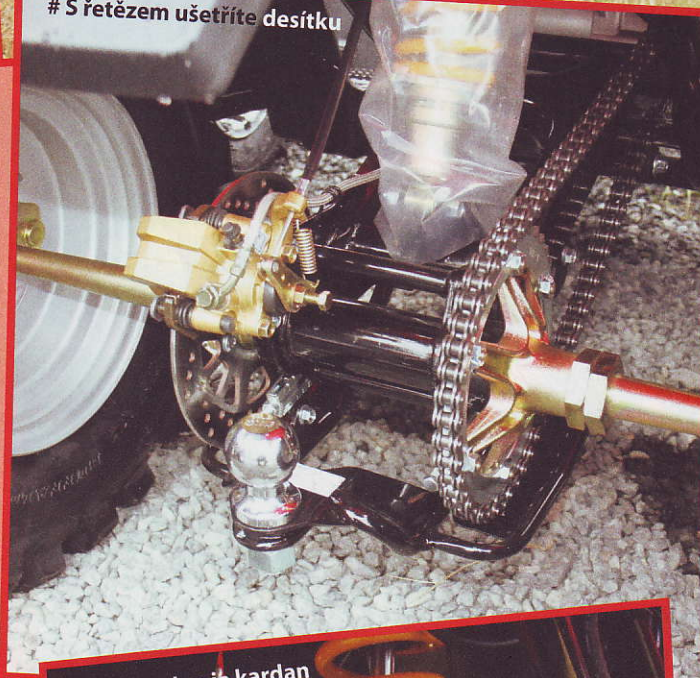


Pojmenovat něco ze své produkce Jumbo s sebou nese jedno plus a jedno minus. Plusem je, že když si někdo probírá váš katalog, tak mu bude Jumbo podle jména připadat jako to největší, co nabíízíte, a tak se na to zaměří. Tím minusem je zase fakt, že když takhle nazvete tříkilo, tak jak se potom bude jmenovat třeba pětikilo, nebo nedej bože třeba sedm pade. On když totiž Boeing vymyslel Jumbo, tak už moc nebylo kam zvětšovat... Nakonec stejně dojdete k jednoduchému principu dopisovat za jméno číslici a usnadníte si práci. Tak jako už jste se na stránkách Quadu mohli dočíst o Jumbu 250, tak teď si počtete o větším Jumbu 302 (malým tajemství je, že ze spolupráce s japonským Fuji Heavy alias Subaru zanedlouho vzejde ještě podstatně větší motorizace). Jak už podle číselného kódu jistě tušíte, tak tohle má o něco větší motor, tím pádem o něco víc jede. Starší dvěstěpadesátka totiž letos nahradila třístovka, tedy 288kubíkový

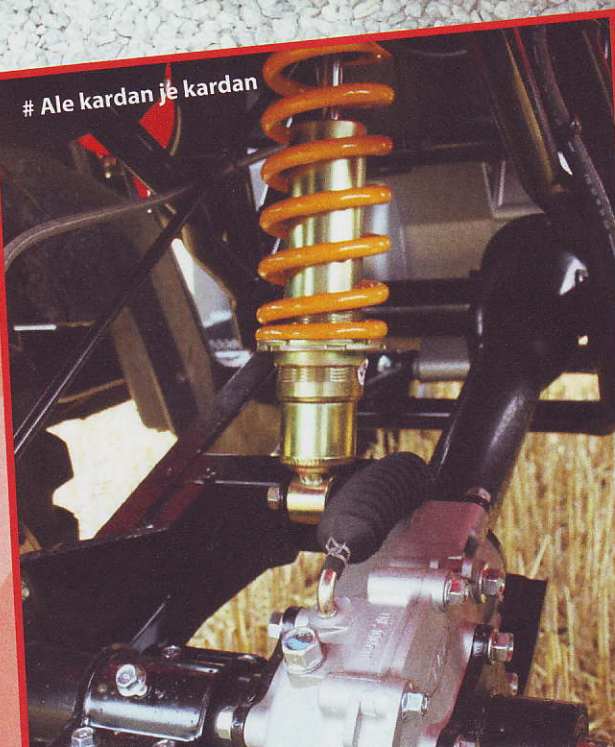
Až po letech budete vnučatům vysvětlovat, kde jste byli letos na dovolené, a už si nevzpomenete na to, cože to bylo za rok, tak se stačí rozvzpomenout: „Jó, to bylo tenkrát, když Jumbo dostalo



S řetězem ušetříte desítku



Ale kardan je kardan



jednoválec. Ten má výkon posunutý z původních 18 koní na současných skoro 21, a i když se to nezdá jako zásadní proměna, tak věřte, že těch pár valachů navrch znát je, co je ale znát víc, je nárůst kroutáku na slušných 26 Nm. Obojí teď přivodí bleskovější (nebo aspoň o něco rychlejší) akceleraci, třikrát od SMC vůbec patří ve své třídě k těm největším silákům, a tak se není co divit, že letět si po silnici přes devadesát není problém, a když za to vezmete, tak je tam uvidíte dost brzo.

ZMĚNY CO NEJSOU VIDĚT

Při prvním pohledu můžete namítat, že Jumbo se zas tak moc nezměnilo, a máte pravdu, i když jenom napůl. Pořád jsou tu ta důvěrně známá čtyři kukadla, z pohledu závodníka nepřilíš šťastně zakomponovaná do plastového nárazníku s integrovanými blinkry s čirou optikou. Plastové bedněni pořád zasahuje až po uložení přední nápravy a mezi světly nechybí vodorovné žebrování vedoucí průvan rovnou na chladič. Zadek pořád zušlechťují zalomené zadní lampy a nechybí ani zamykatelná schránka mezi nimi, kam nastrkáte celou pláštěnku a ještě se tam k ní vejde propiska.

Stejně jako sportovnější bratříček Ram má i Jumbo stejnou přístrojovku s velkým displejem, kde si naladíte všechno, co chcete od mašiny vědět – u slušných výrobců dneska už našťestí standard.

Že jde o regulérní užitkáč, poznáte hned ve chvíli, kdy se k Jumbu postavíte, objem motoru totiž celkem obratně maskuje rozložitou stavbou, pod kterou byste ze začátku spíš hádali něco možná až kolem čtyř až pětikila. Můžou za to jak bohatě dimenzované plasty, tak i trubkové nosiče vpředu i vzadu, kam naložíte pár desítek kilo nákladu, a když by to nestačilo, tak můžete připojit dvukolák se čtvrtunou na kouli. Když se tak sehnete, abyste si to připojili, tak na vás zasvítlí právě ta nová kardanka (jestli vám nevdává masit a napínat řetěz a chcete ušetřit desítku, tak se tam budete těšit z rozety – v rámci pravidelné údržby ale podstatně častěji). Sázka na kardan je u užitkáče pochopitelná – na váhu se tady zas tak moc nehraje a výhoda toho, že po každém výletu do bahýnka nebudete muset znovu čistit a mazat, je u stroje, který byl původně určený pro práci, velkým plus. Kromě toho, co už jste si přečetli, má letošní Jumbo, a to v obou verzích, pár změn na rámu. Nové stroje poznáte podle toho, že předek sedí o pár čísel výš, změnilo se trochu uspořádání přední části rámu a vytěžil z toho i chladič kapaliny, který byl původně kvůli místu uložený v záklonu a teď už je kolmo, takže by měl chladit o něco líp.

Aby toho nebylo málo, tak na pohonu je ještě další vylepšení, kterým je přidaná redukce, která u dvěstěpadesátky stejně jako u řetězové verze

HODNĚ TCHAIWANSKÉ MUZYKY

Protože je Jumbo, co se jeho zařazení v hierarchii užitkáčů týká, pořád ještě malorážka, tak nenabízí přední náhon, což ho bude limitovat při nasazení v ostřejším terénu. Tomu nebude úplně nakloněné ani přední oplastování, tam ale importér umí nabídnout z doplňkového katalogu masivní trubkový rám. Na těžký terén a šplhání nebude ani zadní pevná osa, Jumbo je zkrátka takový kříženec mezi malou sportkou a větším užitkáčem. Přinese hodně zábavy, odveze dva lidi na výlet, a když bude potřeba, tak odťáhne materiál na stavbu nebo kládu z lesa, ale trial a hluboké bahýnko si nechá ujit.

Jízdními vlastnostmi Jumbo průměruje užitkáč se sport-

kou – přední náprava bez pohonu vyniká lehkostí ovládání bez nežádoucích momentů, tuhá zadní zase nenechá zapomenout na společný základ s Ramem. U brzd oceníte opletené hadice v základu, účinek nepřekvapí brutální silou, ale zastaví bez zaváhání i z maximálky. Odpružení si nepotrpí na skákání, ale na jízdě je nastavené fajn a spolkně kde co. Jestli se dá za ty peníze něco vytknout zpracování mašiny, tak to bude

SMC Jumbo 300 kardan	
Motor	čtyřdobý kapalinou chlazený jednoválec
Zdvihový objem	288 ccm
Rozvod	SOHC/2
Vrtání x zdvih	75 x 65,2 mm
Max. výkon	15 kW (21 k)
Max. točivý moment	26 Nm
Plnění motoru	karburátor
Převodovka	CVT
Pohon	2WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	25x8-12 / 25x10-12
Suchá hmotnost	232 kg
Nádrž	14l
Rozměry dxšxv	2152 x 1100 x 1126 mm
Rozvor	1270 mm
Max. rychlost	94 km/h
cena	od 109 990 Kč

peníze něco vytknout zpracování mašiny, tak to bude

řadička jako z filmu pro pamětníky, jinak si Jumbo drží latku a patří k tomu nejzajímavějšímu v ranku ATV s nálepkou Made in Tchaj-wan. Za svůj možná první výlet mezi užitkové čtyřkolky stačí jeho budoucímu majiteli naspořit 109 900 korun, za které si kromě nového homologovaného stroje odveze i tříletou záruku na stroj a současně i doživotní garanci na rám, který vás prý při běžném užívání přežije.

Text a fotky:
Dan Pejzl

