

..SVEZENÍ: SMC JUMBO 720R



OPÁSANÝ ZÁŽITEK

Nevím přesně, kdy se pásy ke čtyřkolkám objevily, ale každopádně ten, kdo to vypustil do světa, byl borec. Jasně, ze začátku to určitě nebyla ani top kvalita a ani samotné čtyřkolky na to nebyly asi úplně stavěné, ale stačilo málo a dnes tu máme na výběr pásy univerzální, odpružené, do sněhu, do bláta, do písku a všude, kam si jen vzpomenete.

Donedávna jste s nimi teoreticky nemohli ani na silnici (ostatně proč taky), i to už je ovšem minulost a u některých typů pásů si můžete za talíř připlatit i homologaci a benga jsou na vás krátký (a jak teprve zírají zapadlí v horách ve škarpe, když se kolem nich na tankokolce proženete jak vítr...).

Jumbo 720R jsme nechali obout na univerzální pásy Tatou 4S a vyrazili směrem Krušné hory, kde jsme díky našemu kontaktu mohli využít i prostory, kam se běžně asi hned tak lidi nedostanou. Asi jste si všimli, že píšu v množném čísle - na testík na pásech jsme totiž vyrazili ve dvou, kvůli natáčení a focení, a také hlavně kvůli tomu, abychom dali Jumbu opravdu pořádně do těla a vyzkoušeli, zda je to stroj vhodný i pro dva spolucestující. Extrémnější podmínky jsme si asi vybrat nemohli.

Je vtipné, kolik druhů počasí vás může potkat za hodinu a půl. Vyjeli jsme za sluníčka při minus třech stupních, po cestě nám začalo sněžit, chvíli před cílem totálně lejt (to jsme se v ten moment opravdu nemohli dočkat) a nakonec zase sněžilo a v cíli bylo zase to sluníčko a cca devět pod nulou. Divné, co? No ale nakonec to bylo ideální, na horách je prostě jinak a bylo parádně.

Když si vezmete, že pásy přidají kolce cca 120 kilo navíc, seberou třetinu výkonu a i notnou část ovladatelnosti, nechápete potom, jak to ti (ne)soudruzi z Tchaj-wanu upekli... Motor okamžitě vystřelí, variátor nemá v podstatě prodlevu a vy už si to svištíte zasněženou plání jako blázen. Jasně, jako skútr to není, to ani být nemůže, ale jede to prostě parádně. Výrobce uvádí, že na pásech by se neměla překročit rychlost



50 km/h, nicméně to, co se nemá, to je to pravé, minimálně proto, aby se to zkusilo, ne? Nezapomeňte, že údaje na tachometru jsou při použití pásu značně zkreslené, takže reálné hodnoty jsou cca o 30 % nižší. Přesně to nevím, odhaduji. Takže trocha matematiky. Dva lidi, každý 85 kg, kolka

s pásy něco přes 400 kg, zasněžená silnice, tachometrová rychlost 114 km/h...??? Kolik to teda je? Jo, je to tak, jak jste si spočítali. Ale upozorňuji – byl to jen test, v žádném případě toto nedoporučuji, žádná kolka s pásy není na takové zatížení stavěná a při dlouhodobém zatížení podobného stylu byste jí dřív nebo později asi poslali, víte kam... Každopádně když jsme v téhle rychlosti předjížděli auta, tak řidiči fakt nechápali.

Když už jsem byl v tom, co by se nemělo, tak určitě by se nemělo na pásech skákat. Logicky. Zatížení ramen a zavěšení je výrazně větší, než když máte kola. Riziko poškození ramen, čepů, stabilizátorů atd. je tedy rozhodně větší. Nicméně testy jsou od toho, aby se zkusilo i to, co se prostě dělat nemá. Nehledě na to, že ten skok můžete ve sněhu dát i omylem... Jde to, v prašanu padnete jak do peřin, na tvrdším sněhu je to samozřejmě trochu rána do rukou, ale říditka vám to v žádném případě z ruky nevyrazí. Dovedu si jasně představit např. Treviše Pastranu, jak si hodí z převisu na kolce backflipa a žuchne do x-metrové závěje... Ale ani o tomhle a ani o maximálcích ty pásy přeci nejsou...

To největší kouzlo je ve fantastické průjezdnosti čímkoliv, horizontálně, vertikálně a v podstatě jakkoliv si představíte. No limits. Za celý den jsme prostě nikde nezakufrovali. A to byla cesta plná polomů, potoků, lesů, skrytých bažinek, kamenů, extrémních výjezdů i sjezdů a již zmíněných několikametrových závějí. Ono víc než slova v tomto případě napoví fotky či video, nejlépe pak samozřejmě vlastní zkušenost.

O mně se ví, že hodně často, tedy prakticky pořád zapadávám... Jsem si tak říkal, že jestli zapadnu i s pásy, tak to už bude fakt moc. Ani to nijak úmyslně nevyhledávám,



GLADIATOR

510RX/A



119.800,-

4x4 s uzávěrkou př. diferenciálu, motor 493ccm, krátká i prodloužená verze.

X5/A



134.800,-

4x4 s uzávěrkou př. diferenciálu, motor 493ccm, krátká i dlouhá verze, alu kola, naviják, homologované tažné zařízení v ceně.

X6/A EFI



144.800,-

Motor 594ccm EFI BOSCH, 4x4 s uzávěrkou př. diferenciálu, krátká i dlouhá verze, alu kola, naviják, homologované tažné zařízení v ceně.

UTV 530



179.800,-

4x4 s uzávěrkou př. diferenciálu, motor 493ccm, sklápěcí korba, alu kola, naviják, tažné zařízení v ceně.

Z6 EFI



189.800,-

Motor 594ccm EFI BOSCH, 4x4 s uzávěrkou př. diferenciálu, alu kola, homologované tažné zařízení v ceně.

Široká nabídka čtyřkolek **GLADIATOR**, náhradní díly trvale skladem, akční nabídky na www.journeyman.cz

JOURNEYMAN



..:SVEZENÍ: SMC JUMBO 720R



mám na to ale prostě talent. 4koly jely dvě, druhá Gladiator X5. Před jedním, obzvláště vypečeným polomem, kde bylo pro překonání padlého stromu třeba použít i lidskou sílu ke korigování přejezdu, jsem si řekl, že v tom nechám Glada samotného a zkusím to skrz zdánlivě neprostupný hvozď. Nejprve pěší obhlídka, strom vedle stromu, na kolu fakt místa na milimetry. Ušel jsem cca deset metrů a zahučel po pás

do závěje. Hm, zapadl jsem... Bez čtyřkolky ovšem. Blbý, co? Tak jsem se prohrabal zpět k Jumbu a jal se pokořit hvozdy na čtyřech pásech. To, co jsem na Jumbu projel, jsem pěšky neprošel. Tohle byl zároveň i neplánovaný test ovladatelnosti. Jumbo obstálo na jedničku. To, že se ovládá parádně na kolech, už víme. Ale pásy? To je jiné kafe, rejď úplně jiný, odpor pásů veliký, logicky vyvstává otázka – co ruce?

Nic. Pohoda. Nebolí, neperete se s řídítky, v rámci možností ovládání kolky s pásy výborné. A to jsem v těch hvězdách musel sakra „kličkovat“, abych se vyhrabal ven.

No, všechno krásné jednou končí, co si budeme povídat, a my, ač se nám opravdu vůbec nechtělo, jsme to museli po cca pěti hodinách pomalu balit. Mj. i z důvodu, že druhé kolce docházel benzín, museli jsme tedy myslet na dojezd. Opět se ukázalo, jak skvělá věc je nadprůměrná 24litrová nádrž Jumba. Na rozdíl od kolegy bychom mohli ještě cca hodku dýchat horský vzduch. Ale tady se dostávám snad k jedinému záporu čtyřkolky s pásy. A tou je spotřeba.

Přesná čísla říkat nebudu, přesně je ostatně ani nevím, ale je to dost. Pokud ale pojedete lážo plážo, sami, v normálním terénu, možná se s jednoválcovým motorem nepatrně 20 l přiblížíte. Cokoliv dalšího, kila navíc, terén navíc, obsah navíc, válce navíc, to vše geometrickou řadou spotřebu zvyšuje. Ale co, skútr chlastá jako duha taky, i víc než kolka, když na to přijde. A kanystr do kufru nebo na nosič si radši přidělejte, nikdy nevíte, kdy se v tomhle terénu může nějaká ta kapka navíc hodit.

Jumbo 720R od nás dostalo ten den opravdu řádně zabrat, ale další hutný test ho měl teprve čekat. Na týden jsme ho nechali záchranářům na kynologické cvičení a cvičení záchran z lavinových závalů...

Text: E.D.A.
Foto: E.D.A.