



DLOUHO OČEKÁVANÁ STRÍKAČKA

Kdo ví, proč před čtyřmi lety při uvedení zbrusu nové sedmistovky nešla fabrika SMC ihned cestou vstříkování a poslala do světa stroj s karburátorem, jehož dny byly tak jako tak už tehdy sečteny... A to i přesto, že do vývoje nalila tchajwanská značka značné prostředky.

Standard Motor Corporation (SMC) totiž nenechala vývoj motoru náhodě a práci na něm zadali specialistům z tamního institutu ITRI s bohatými zkušenostmi s významnými motorářskými projekty. Výsledkem je točivá a silná sedmistovka, výkonově na úrovni velkých světových značek, která využívá celé řady renomovaných japonských komponentů (píst R.W., pístní kroužky Riken, spojkový set Fuji, ložiska Koyo a NTN, řemen variátoru Bando, karburátor Mikuni, startér a alternátor Shinin a další).

Jumbo do letoška pracovalo s už zmíněným karburátorem (Mikuni BSR 42). Od začátku bylo jasné, že emisní normy tak jako tak výrobce co nevidět donutí osadit motor vstříkováním, byť japonský karbec byl v tomhle případě zcela bezproblémový. Stalo se tak letos – SMC Jumbo 720R dostává do dalších let elektronické vstříkování benzínu. Motoráři sáhli po americkém systému Delphi, který využívá například i bestseller na našem trhu Gladiator X8, případně motocykly Harley-Davidson a řada dalších.

Pro Jumbo to znamená pár samozřejmostí, které EFI přináší pro každý motor – bezproblémové starty při všech teplotách, netečnost průběhu výkonové křivky vzhledem k nadmořské výšce (jinak je potřeba prakticky každých 1800 výškových metrů karbce přetryskovat), přesnější

dávkování zase slibuje nižší spotřebu a v neposlední řadě tu je i doladění výkonu a točivého momentu. Slovy čísel to jsou nově 2 koně navíc a s tím i 3 newtonmetry.

Z technických úprav jsou to kromě vstříkování ještě třeba upravené odvětrání hlavy válce pro lepší odvod oleje v extrémních náklonech (Jumbo už nebude kouřit, olej se už tak snadno do airboxu nedostane) nebo inovované odpružení. Protože cena novinky je u výrobce přirozeně vyšší než dřív a český import se snažil zachovat původní cenovku Jumba (169 990 Kč), tak EFI má plechové ráfky o průměru 12 palců a gumy Duro Power Grip. Na přání jsou ovšem k dodání i hliníkové ráfky. Součástí standardní výbavy jsou opět 3000librový naviják (ten je v akci za 1 Kč), přední i zadní nosič, zásuvka na 12 V, schránky v blatnicích



Pořád se u Jumba můžete spolehnout na lehké řízení a to i při zapnutém pohonu předních kol

a uzamykatelná mezi zadními světlý, homologované tažné zařízení, uzamykatelné víčko nádrže atd.

Zač je toho EFI

Jestli čekáte od motoru nějakou revoluci, tak čekáte

marně. Pokud byste to nevěděli, nepoznate rozdíl – EFI pracuje stejně jako karbec, udávané navýšení hodnot při svezení nepoznate a výsledně by jeho použití mělo být znát jenom na spotřebě, ve vysokých výškách nebo při startování v extrémních teplotách. SMC tak jde takovou

inzerce

CFMOTO
X8 GLADIATOR
V-TWIN 800EFI
EPS

CFMOTO

JOURNEYMAN

Nyní nově ve verzi EPS
posilovač řízení

V-Twin 800cc 63 HP 4x4 s uzávěrkou diferenciálu
EFI Delphi (USA) Nitrogenové stavitelné tlumiče
14" ALU kola Homologované tažné zařízení
Nejprodávanější 4kolka v ČR a SR

3 roky záruka

**SÍLA, VÝKON, OVLADATELNOST, DESIGN,
ZÁBAVA I PRÁCE - TO JE ZCELA NOVÝ**

GLADIATOR X8 EFI EPS!

Ceny již od 114.990,-
vč. DPH a TP (Gladiator 510RX)

www.journeyman.cz
eshop.journeyman.cz
www.facebook.com/journeyman.cz



SMC Jumbo 720R

Motor	vodou chlazený jednoválec
Rozvod	OHC/4
Zdvihový objem	675 ccm
Vrtání x zdvih	100x86 mm
Kompresní poměr	9,5:1
Max. výkon	53 k (39,5 kW)/6550 ot./min.
Max. točivý moment	60 Nm/5500 ot./min.
Plnění motoru	EFI
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	25x8-12 / 25x10-12
Rozměry dxšxv	2125 x 1195 x 1245 mm
Rozvor	1290 mm
Světla výška	300 mm
Výška sedla	930 mm
Suchá hmotnost	320 kg
Nádrž	23,5 l
Cena	od 169 990 Kč

Verdikt

Motor	████████████████████
Brzdy	████████████████████
Řazení	████████████████████
Podvozek	████████████████████
Ovládání	████████████████████
Zpracování	████████████████████
Celkové	████████████████████

8,2



Kromě motoru má Jumbo i úpravy na podvozku



japonskou cestou – když už jednou vyrobí něco, co funguje, tak proč to s další generací měnit (grizzlina by mohla vyprávět...). Mašině tak zůstávají původní dobré vlastnosti – lehoučké řízení, plnohodnotné místo pro dva, lehká konstrukce nebo bezproblémové ovládání. Dvanáctipalcové ráfky přispěly k dalšímu odlehčení řízení – jsou lehčí, takže mají menší gyroskopický moment a snáz se namíří při jízdě někam jinam. Plus znamenají nižší neodpruženou hmotu. Standardní hranaté gumy Duro á la bighorn nejsou nic extra, druhou sadu si už asi každý vybere podle svého gusta. Jestliže SMC avizovalo jiné naladění základních tlumičů, znamená to tužší chod (ovšem stroj byl sotva vybalený a pravděpodobně se tlumiče ještě časem rozchodí), což je dobré pro skákání a dopady (na prvních Jumbech to bylo často na dorazy), nebo pro práci, kde je to tak nějak jedno, ale rychlé přesuny po polňačkách a lesních

cestách by si zasloužily něco měkčího (nám už zbývala ke změkčení jenom jedna poloha pružiny). Dovozece stejně jako k větším Gladiatorům X8 nebo nákladáčkům nabízí sadu Elka Stage 1 a za tu bych se jednoznačně přimluvil v případě, že pro vás kolka není jenom nářadí na práci. Plusové body sbírá Jumbo za velmi dobré brzdy (dávkování i síla jsou adekvátní váze stroje). Na novince je hodně sympatické, že se Journeyman snažil udržet stejnou cenu jako dřív. Za stejné peníze tak dostáváte výrazně zmodernizovaný stroj, který už navíc celkem dokonale prověřily roky v provozu.