



SLON MY2013

SMC Jumbo 720R je na trhu už druhým rokem, a tak je čas na lehké oprášení, technické vylepšení a samozřejmě i na nějakou tu designovou parádičku... Nadto je potřeba začít slavit i sportovní úspěchy, protože Jumbo má na triku nově i jednoho mistra republiky.

Během dvou let se Jumbo na našem, ale nejen na našem trhu docela zabydlelo a i u nás už jich jezdí stovky kusů. To není sice tolik jako

třeba Gladiatorů od stejného dovozce, ale vzhledem k tomu, že jde o přímou konkurenci dřív bezkonkurenčních KingQuadů, případně ještě lepších

Grizzlyků, tak je to slušný výkon. Japonci vyjma Kawy vývoj zarazili, na importu do Evropy nepracují, a tak se není čemu divit, že už ani šedí importéři nevládnou vzdorovat tchajwansko-čínské konkurenci. Během jejich nečinnosti se snaživé dřívě no-namové značky dostaly na úroveň Japonců a tak jako dřív oni ukázali dlouhý nos Evropě a Americe, tak teď to samé zažívají od Tchajwanců a Číňanů... Dost filozofování, Jumbo přichází v modelovém provedení pro rok 2013 a to, kromě už minule představeného nového designu polepů kapot, znamená i lehkou porci technických změn. Lehkou proto, že tahle mašina od počátku netrpěla žádnými zásadními obtížemi, a tak nebylo potřeba nic velkého měnit. Ostrovní inženýři se tak zaměřili především na funkční stránku věci, která



Světlost mašiny na čtrnáctkách stačí i na trávy

byla tomuhle SMC od začátku vytýkána – Jumbo teď dostává například tužší pružiny. Pohodlný podvozek totiž při hrubším zacházení sem tam odměnil jezdce dorazem na tvrdo a přesně to mají za úkol nové progresivní šroubovice a upravené tlumiče odstranit. Další novinkou je nové nastavení a možnost úpravy seřízení karburátoru (ano, v tuhé konkurenci stříkaček si SMC stále tvrdošjně obhájí karburátor a zřejmě jim to vydrží až do konce příštího roku, kdy už by 42milimetrový zplynovač značky Mikuni tvrdší normu Euro III asi nedal...). Aktuálně by tak sedmistovka měla být o něco odolnější proti střelení do výfuku. S tím souvisí i lepší ochrana svíčky proti vlhkosti. Silnější je nově regulátor dobíjení. Občasné problémy s úchyty airboxu řeší jeho lepší uložení, odolnější je i držák výfuku. Drobnosti,

které o něco ulehčí jumbistův život. Jestli chcete, můžete k novinkám připočítat i aktuálně lepší cenovku, která se v rámci Journeymanie dostává na úroveň pětistovek – 159 990 Kč za letošní model, Jumbo 2013 zůstává o desítku dražší.

Vyváženě do terénu

I když Jumbo 720R znamenalo pro SMC vůbec první velkoobsahovou čtyřkolku, tak to na rozdíl od některých jiných rozhodně nebylo neúspěšné plácnutí do big bore vod. Jumbo váží podobně jako nejprodávanější pětistovky, vyplývá z toho jeho slušná ovladatelnost podpořená i krátkým rozvorem – 1290 mm (jen o málo víc než u třístovky stejného jména). To je sice lehce víc než u Grizzly (1250 mm), AX 700 (1260 mm) nebo KingQuada (1280 mm), na Jumbos ale díky tomu bezproblémově poskládají

dva pasažéři. Proti jmenovaným ještě SMC staví i prodlouženou cestovní verzi, kde mezi přední a zadní nápravou přibývá 200 mm navrch. SMC k tomu přidalo zcela nový a překvapivě velmi funkční jednoválec s výkonem kolem 50 koní. Často zaznívá kritika na jeho variátor, který rozhodně nemá nejostřejší náběh, na druhou stranu ani začátečníka tak nepřekvapí a plusem je plynulost přenosu síly. Pohon patří k tomu nejsilnějšímu, co třída jednoválců produkuje, a v terénu si sotva vzpomenete, že byste potřebovali mít pod palcem víc koní. Silnou stránkou Jumba je taky spotřeba, se 24litrovou nádrží vydržíte jezdit obdivuhodně dlouho (při loňském Strike Sport Motoráji Maratonu jsem s Jumbem v žádné etapě nemusel dotankovávat). A s pohonem souvisí i motorová brzda, která je tady funkční až do zastavení. A tak to má být. Nové odpružení odhalíte při prvním



Rok 2013 přináší kromě technických změn i nové polepy kapot

SMC Jumbo 720R

Motor	vodou chlazený jednoválec
Rozvod	OHC/4
Zdvihový objem	675 ccm
Vrtáníxzdvih	100x86 mm
Kompresní poměr	9,5:1
Max. výkon	51 k (38 kW)/6550 ot./min.
Max. točivý moment	57 Nm/5500 ot./min.
Plnění motoru	karburátor Mikuni BSR42
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
Světlá výška	300 mm
Výška sedla	930 mm
Suchá hmotnost	320 kg
Nádrž	24 l
Cena	od 159 990 Kč

Verdikt

Motor	████████████████████
Brzdy	██████████████████
Řazení	██████████████
Podvozek	██████████
Ovládání	██████████
Zpracování	██████████
Celkově	8,2

svezení – Jumbo přitvrdilo a tam, kde jste se dřív při doskoku dostali na dorazy, už teď máte rezervu. Komu to nestačí, má možnost zkusit laborovat s předpětím pružiny. Obligátní bighorny sice nepatří k tomu nejlepšímu, co se dá do terénu pořídít, ale zase je hned tak nekuchnete. Dneska už i na tyhle čtrnáctky (jsou v základu v černém matu) seženete víc druhů obutí, tak

není problém to vyměnit. Při svezení odhalíte třeba i to, že na 4x4 je Jumbo jednou z nejnáz říditelných čtyřkolek.

Jednoznačně plusovou záležitostí Jumba je jeho výbava – homologovaná koule a naviják



jsou ve standardu i v platné akci, k tomu se nově navíc přidávají bástvy, v základu jsou tam oba nosiče, hliníky, zamykácí víčko nádrže, dvě schránky v blatnících a jedna zamykácí vzadu nebo perfektně zpracovaný a dobře čitelný displej.

Pro Jumbo pořád platí to, co při jeho uvedení na trh – je to velmi podařená kombinace dobrých a velmi dobrých vlastností, které z něj dělají jednu z nejvyváženějších čtyřkolek na trhu. Jestli vás ani tohle nepřesvědčilo, pak už zbývá jediné – přečtěte si výsledkovou listinu letošních Offroad Maratonů v královské kategorii Mistr Quad 4x4. Martin Malát na Jumbu dokázal využít všechny silné stránky téhle lehké mašiny proti výrazně výkonnějším dvouválcům a připsat si druhý mistrovský titul. Víc se dozvíte v rozhovoru o pár stránek dál.

TEXT a FOTO: Dan Pejzl



Jumbo je při zapnutém pohonu 4x4 extrémně snadno ovladatelné