

# Tahoun Gladi



Pokud máte v kapse tyhle klíče, o dobrodružství a svobodu nemusíte mít obavy



Uživatelsky jednoduchá a intuitivní přístrojovka umí předat informace o terénu a datech telemetrie

**O vzkříšení slavného jména se Jeep pokoušel již pomocí několika konceptů, ale opravdu naostro se Gladiátor znovu zrodil až před dvěma lety. Pickup s charakterem nákladáku a chlápáckého vzezření jsme prostě museli vyzkoušet!**

**P**ro majitele a obdivovatele Jeepů není jméno Gladiátor ničím neznámým. Ještě do nedávné doby si všichni pod tímto názvem představili pickup na platformě velkého Wagoneeru (Jeep SJ), vyráběného v téměř nezměněné podobě od první poloviny 60. let až do roku 1988. Více než třicetiletou přestávku se teď bude Gladiátor snažit dohnat na platformě JT, vycházející z Wrangleru JL. Srovnávat ho s jeho prapředchůd-

cem určitě nebudeme a ani by to nebylo dost dobře možné. Ale vzhledem k tomu, že jsme před nedávnou dobou jezdili ve dvou dlouhých Wranglerech 2018, nabízí se srovnání s nimi. Přestože Gladiátor a Wrangler jsou zepředu k nerozeznání, oba s pohonem 4x4, se stejnými agregáty a téměř shodným podvozkem, charakter každého z nich je výrazně jiný. Lehčí a o něco kratší Wrangler má lepší dispozice k pohybu v terénu, těžší a delší Gladiátor je zase větší tahoun a jízdě půso-

bí dojmem usedlejšího pána. Nejen, že šestiválcový Pentastar má s 300 kilogramy navíc větší práci, ale díky zvýšené váze je podvozek Gladiátoru poho-



Osmistupňový automat umožňuje ruční řazení. Standardem modelu 2021 je dálkový start

dlnější a líp žehlí nerovnosti, kterých je na našich silnicích víc než dost. Nevýhodou pro Gladiátora mohou být v terénu horší zadní nájezdový úhel a středový přechodový úhel. A to díky delšímu zadnímu převisu a o téměř půl metru většímu rozvoru. Gladi je prostě dospělý chlapák, přestože spadá rozměrově ještě do mid-size kategorie. Gladiátor Rubicon, kterého máme k dispozici, patří k nejdělanějším. Verze Rubicon přísluší do druhé (dražší) části modelové tabulky a skýtá ideální kom-

binaci terénních a komfortních prvků. Pickup má heavy-duty tlumiče Fox monotube, přední elektronickou uzávěrku, systém Rock-Trac s rozdělovací převodovkou a poměrem 4:1, a elektronicky vypínatelný přední stabilizátor, který ocení všichni vyznavači těžkého terénu. Koneckonců odznak Trail Rated na předních blatnících tyto schopnosti avizuje. Tlačítko Off-Road+ automaticky upraví několik provozních parametrů a optimalizuje výkon pro různé druhy terénu, čímž se například zvýší prostupnost pískem. Uvnitř nás Rubikon hýčká koženými sedadly, dvouzónovou klimatizací, satelitní navigací v češtině, půlkilovattovým audiem Alpine Premium a Infotainmentem Uconnect čtvrté generace s 8,4palcovým dotykovým displejem. Terénní kamera TrailCam informuje o překážkách před vozem. Kamera umístěná v přední masce zase snímá pohled pří-

I přes svůj téměř třípůlmetrový rozvor je to ve městě stále použitelný mid-size pickup

Gladiátor má všechny předpoklady být lepší tahoun než klasický Wrangler





S pěti modely a dvěma speciálními edicemi je Jeep Gladiator 2021 všestranným nákladním vozem



Červený panel budí pozornost a skýtá aktivaci uzávěrek a odpojování předního stabilizátoru

mo před pneumatikami a zobrazuje ho na displeji, což je necitelné při pomalém sjíždění terénu na hraně. O kvalitním zpracování interiéru, který nenavazuje na předchozí rachatí generaci JK jsme už psali a při usednutí za volant si na to rychle vzpomněli. Jízda v Gladiatoru je zprvu velmi podobná jízdě v soudobém Wrangleru.

Teprve až s větším odstupem a rychlejším průjezdem ostřejších zatáček se objevuje větší nedotáčivost a o malinko horší manévrovatelnost. Stačí však lehce zpomalit a rozdílů jsou tytam. Zcela opačné hodnocení by padlo při zátěži. Jízdu s trailerem jsme sice vyzkoušet nemohli, ale je jasné, že Gladiator má všechny předpoklady být lepší tahoun než klasický Wrangler. Přestože může táhnout až o půl tuny těžší přívěs než Wrangler, nelze však jeho vlastnosti

srovnávat s tažnými schopnostmi full-size pickupů. Charakterem je to pořád off-road, kde rozhoduje především váha a světlá výška. A naše dojmy? Nelíbí se nám konstrukční řešení uvnitř předního nárazníku a nechráněná čidla a konektory na jeho vnitřní části. Není to jenom otázka vzhledu, ale hlavně nepraktičností, protože na ně lítá voda a bláto od kol. Jízdně je určitě nejslabším článkem řízení a náchylnost auta na boční vítr. Jestli

Interiér Gladiatoru kombinuje autentický styl, všestrannost a intuitivní používání funkcí



Přístrojová deska modelového roku 2021 doznala minima změn a až na pár drobností odpovídá Wrangleru 2018



Robustní tažná oka v náraznících jsou praktická. Najdete je ve dvojicích vpředu i vzadu. Přídavná mlhovka se v terénu dlouho neohřeje...



Gladiator utáhne trailer o váze 2.041 kg. Vedle běžné zásuvky má i americký T-konektor pro připojení příslušenství



Zadní tuhá náprava s dvojitými vlečenými rameny skýtá pohodlí i zajímavé možnosti v terénu



Zadním lampám by slušela symbolika kanystru, používaná u menšího Renegade

je zatím nekonzistentní elektrohydraulický posilovač nebo vyšší hmotnost a její rozložení, nedokážeme posoudit. Koneckonců Gladiator je více terénní stroj než polykač dálničních mil, takže lámání rychlostních rekordů nikdo neočekává. Líbí se nám odnímatelný Freedom Hardtop nebo uzamykatelný zavazadlový box pod zadním sedadlem, které je navíc neuvěřitelně variabilní. Příjemným překvapením je dálkový start a také Trailer Tow Package s heavy duty chlazením a silným 240ampérovým alternátorem.

A čeho má Gladiator úplně nejvíc? Kromě terénních schopností a vysoké robustnosti je to potenciál svobody a dobrodružství. K tomu si jako bonus přidejte ikonický design, výhody kabrioletu s možností demontáže dveří, a dokonce i sklopení rámu předního okna. Gladiator je prostě životní styl! Za zapůjčení vozu děkujeme společnosti Impexta Ostrava [www.impexta.com](http://www.impexta.com)

Text: Petr Bellinger  
Foto: Chorche de Prigo

Jeep Gladiator spojuje terénní schopnosti čtyřdveřového Wrangleru s univerzálností středně velkého pickupu



## JEEP GLADIATOR 4X4 CREW CAB RUBICON 2021

**Koncepce:** motor vpředu podél, pohon všech kol \* **Karosérie:** ocelová rámová s hliníkovými díly (kapota, boční dveře a rám okna), čtyřdveřový pětimístný pickup se sklopným předním sklem a odnímatelnými střešními panely i dveřmi \* **Rozměry:** rozvor 3.487 mm, délka 5.537 mm, šířka 1.875 mm, výška 1.882 mm \* **Hmotnost (GVWR):** 2.835 kg \* **Motor:** benzínový V6-DOHC VVT „Pentastar“, 220 cu.i., 3.604 cm<sup>3</sup>, 285 koní při 6.400 ot/min, 353 Nm při 4.800 ot/min, elektronické vícebodové sekvenční vstřikování paliva, proměnlivé časování ventilů, vrtání x zdvih: 96,0 x 83,0 mm, hliníkový blok i hlavy, nerezový výfuk \* **Převodovka:** osmistupňová automatická převodovka Torqueflite 850RE s možností ručního řazení, přední elektronická uzávěrka, systém Rock-Trac s rozdělovací převodovkou a poměrem 4:1 \* **Přední náprava:** tuhá náprava Dana, pětibodové uchycení, vinuté pružiny, plynové tlumiče, příčný zkrutný stabilizátor s možností el. odpojení, ABS, ESP \* **Zadní náprava:** tuhá náprava Dana, dvojitá vlečná ramena, pětibodové uchycení, vinuté pružiny, plynové tlumiče, ABS, ESP \* **Brzdy:** kotoučové brzdy na všech kolech (vpředu s vnitřním chlazením) \* **Kola:** speciální ráfky z lehkých slitin 7,5x17“ \* **Pneumatiky:** Falken Wildpeak A/T 285/70 R17 116/113Q \* **Výbava:** asistent mrtvého úhlu a rozpoznávání příčného pohybu vzadu, couvací kamera s dynamickou naváděcí mřížkou, asistent proti převrácení, 4 airbagy, LED přední i zadní světlomety, dvouzónová klimatizace, satelitní navigace (v CZ), terénní tempomat Selec-Speed Control, vyhřívání sedadla, zrcátka i volant, audio Alpine Premium (552 W), Infotainment Uconnect čtvrté generace, dotykový displej 8,4 palce, černý odnímatelný Freedom Hardtop, Trailer Tow Package \* **Palivová nádrž:** 81 l (21,3 gal.) \* **Terénní parametry:** přední nájezdový úhel 43,4°, přejezd oblouku 20,3°, zadní nájezdový úhel 26°, světlá výška 285 milimetrů, brodivost 770 mm \* **Max. hmotnost přívěsu:** 2.041 kg \* **Cena testového vozu:** 1.695.000 Kč bez DPH



Osvědčený benzínový šestiválec Pentastar disponuje výkonem 285 koní

