



# Jeep Gladiator Overland

Premiera Jeepa Gladiatora odbyła się w listopadzie 2018 r. Samochód został zbudowany na bazie Wranglera czwartej generacji. Wejście Gladiatora na rynek motoryzacyjny to powrót Jeepa do segmentu pick-upów po prawie 30 latach. Sama nazwa Gladiator funkcjonowała w koncernie już od 1962 r. Warto tutaj podkreślić, że marka nie nawiązuje do słynnego filmu Ridleya Scotta, a może jest wręcz odwrotnie... Gladiator wpisuje się w dziedzictwo marki Jeep, sięgając do tradycji i do 1947 r., kiedy Willys-Overland został zaprezentowany jako pick-up z napędem na cztery koła. W ciągu 50 lat pojawiły się różne modele pick-upów: FC-150/170, Jeep Gladiator J-Series, CJ-8 Scrambler oraz Jeep Comanche.

Od września 2023 r. Jeep Gladiator jest na etapie wygaszania sprzedaży z uwagi na wyśrubowane normy emisji spalin w UE, których przy zachowaniu swojego charakteru może w przyszłości nie spełniać. Mimo to zdecydowaliśmy się na przetestowanie Gladiatora, ponieważ jesteśmy świadomi, że po pierwsze mamy do czynienia z modelem jedynym w swoim rodzaju, a po drugie – auto będzie dostępne w drugim obiegu oraz na rynku wtórnym z uwagi na swoje walory terenowe niespotykane w żadnym innym pick-upie oferowanym seryjnie na polskim rynku. To ważny i przydatny model dla branży budowlanej. Redakcja testowała

jedyną dostępną wersję w parku prasowym firmy Stellantis w Polsce – Gladiatora Overland V6 3.0 MJET 260 KM A8 4 x 4 w kolorze nadwozia Sting-Gray, wyprodukowanego w 2022 r.

## Mam na imię Gladiator

Rozmiary auta to 5537 mm długości, 1875 mm szerokości, 1933 mm wysokości, rozstaw osi 3487 mm, masa własna 2109–2301 kg, zbiornik paliwa 83 l. Auto spala w cyklu mieszanym ok. 9–10 l oleju napędowego na 100 km. Prędkość maksymalna to 177 km/h, a przyspieszenie 0–100 km/h wynosi 8,6 s. Oba ostatnie



parametry są celowo ograniczone przed producenta ze względu na bezpieczeństwo. Sam Gladiator bez wątplenia może rozwijać większą prędkość i szybciej przyspieszać. Pojemność skrzyni ładunkowej wynosi 1005 l. Samochód posiada prześwit 2530 mm i może brodzić w wodzie o głębokości sięgającej 76 cm. Za napęd 4 x 4 odpowiada układ Selec-Trac z reduktorem i mechanizmem różnicowym z blokadą. Kąt natarcia wynosi 41°, kąt zejścia 25°, a kąt rampowy 8,4°.

Auto jest wyposażone w pakiet Safety, aluminiowe obręcze kół 18" x 8,5" Granite Crystal, pakiet Technology, pakiet Cargo z systemem szyn, pakiet skórzany Black, pakiet dla palących, pakiet zimowy, pakiet Comfort & Convenience, twardą, potrójnie składaną pokrywę skrzyni ładunkowej Mopar, maty podłogowe Mopar, ciemne szyby w części tylnej, szybę przednią Gorilla Glass, automatyczne światła drogowe, autoalarm, czarne, rurowe stopnie boczne Mopar, Uconnect Box, Uconnect Services, system powiadamiania o wypadkach drogowych eCall, pełnowymiarowe koło zapasowe dojazdowe, system multimedialny Uconnect, 8,4-calowy ekran dotykowy z Bluetooth, nawigację, malowaną na czarno skrzynię ładunkową, kamerę przednią Off-road.

Jeep Gladiator może poszczycić się solidnym, wyróżniającym się designem, który jest rozpoznawalny dzięki tradycyjnym dla Jeepa akcentom stylistycznym, jak np. siedmioszczelinowy grill znany z Wranglera. Podczas projektowania 153-centymetrowej skrzyni ładunkowej Gladiatora skupiono się głównie na funkcjonalności i wszechstronności. System oświetlenia Under-Rail, zewnętrzne źródło zasilania (230 V) i solidne, wbudowane mocowania zapewniają odpowiednio dużą trwałość i wszechstronność.

Wnętrze Gladiatora łączy w sobie autentyczny styl i wszechstronność oraz wyróżnia się dużą liczbą schowków, do których należą zamykany na klucz schowek pod tylnymi siedzeniami, zamykane przegrody za oparciem foteli tylnych siedzeń i kieszenie z siatki na całej długości drzwi. Kabina jest w pełni zmywalna.

Inspirowana tradycją konsola centralna ma prostą formę, podobnie jak deska rozdzielcza. W kabinie znajdują się czarne fotele obite skórą z kontrastowymi przeszyciami i z podparciem lędźwiowym. Aby zwiększyć komfort podróżowania, auto wyposażone jest w podgrzewane siedzenia kierowcy i pasażera oraz podgrzewaną kierownicę. Drugi rząd rozkłada się płasko, co pozwala na uzyskanie dostępu do schowka w tylnej części kabiny i zapewnienie więcej przestrzeni podczas transportu przedmiotów o dużych gabarytach. W schowku pod drugim rzędem foteli znajduje się także funkcjonalny organizator, zaprojektowany do przechowywania śrub przeznaczonych do mocowania dachu, drzwi i składanej szyby przedniej.

Gladiator oferuje system multimedialny Uconnect™ czwartej generacji z 7- lub 8,4-calowym ekranem dotykowym oraz zestaw wskaźników z 7-calowym wyświetlaczem, który umożliwia kierowcy skonfigurowanie przekazywanych informacji na wiele sposobów. Standardowe wyposażenie obejmuje dziewięciogłośnikowy system audio Premium Alpine z subwooferem o mocy 552W, 12-kanałowy wzmacniacz i przenośny bezprzewodowy głośnik Bluetooth. Ten ostatni, umieszczony za tylnymi siedzeniami i ładowany podczas jazdy, ma niepodatną na warunki atmosferyczne oraz kurz obudowę. Jest też wodoodporny, co pozwala na jego zanurzenie w wodzie o głębokości do 90 cm przez maksymalnie 30 minut.



### Ekonomiczny silnik diesla

3,0-litrowy silnik Multijet V6, montowany w europejskiej gamie Jeepa Gladiatora i wyposażony w system Stop-Start, generuje moc 264 KM przy 3600 obr./min oraz maksymalny moment obrotowy o wartości 600 Nm w zakresie 1400–2800 obr./min. Zaprojektowany i wyprodukowany w zakładzie Cento w Ferrarze, wykorzystuje zaawansowaną technicznie turbosprężarkę z łożyskiem o niskim współczynniku tarcia, opracowaną tak, aby zapewnić jak najlepsze osiągi, szczególnie w niskim zakresie obrotów. Silnik współpracuje z ośmiostopniową, automatyczną skrzynią biegów, umożliwiającą optymalizację jego pracy podczas jazdy w terenie i zapewniającą płynne, wydajne dostarczanie mocy w czasie podróżowania autostradą. Trzecia generacja silnika to nie tylko wysoki moment obrotowy i moc, ale także niskie spalanie oraz minimalny poziom hałasu i wibracji.

### Trail Rated – najlepszy z najlepszych

Gladiator zapewnia najlepsze z najlepszych możliwości terenowe, z jakich znane są Jeepy, dzięki zaawansowanemu systemowi napędu 4 x 4 Selec-Trac®, obejmującemu dwubiegową skrzynię rozdzielczą o przełożeniu redukcyjnym 2,72:1, a także oś przednią i tylną Dana 44 Heavy-Duty trzeciej generacji z przełożeniem 3,73.

System Selec-Trac® oferuje pięć trybów pracy:

- 2H – napęd na tylne koła, przeznaczony do jazdy po drogach utwardzonych,
- 4H Auto – napęd Full-Time na cztery koła, do jazdy w terenie lub po drogach utwardzonych,

- 4H Part-Time – napęd Part-Time na cztery koła, przeznaczony do jazdy w terenie lub po drogach z luźną nawierzchnią,
- N (Neutral) – odłączenie napędu w skrzyni rozdzielczej,
- 4L – napęd na cztery koła z przełożeniem redukcyjnym, do jazdy w trudnym terenie.

Gladiator wyposażony jest w technologię Shift on the Fly (przełączanie podczas jazdy), umożliwiającą zmianę napędu z 2WD na 4WD przy prędkości do 72 km/h. W normalnych warunkach jazdy system Selec-Trac pracuje w trybie 2WD, przekazując 100% momentu obrotowego na tylne koła.

Przesuwając dedykowaną dźwignię w pozycję 4WD High, kierowca może przełączyć auto w tryb jazdy z napędem na cztery koła, a więc idealny podczas poruszania się po śliskich nawierzchniach, jak piasek, błoto, śnieg lub lód. Tryb 4H można wybrać zarówno w nowym ustawieniu Auto – idealnym do bezpiecznego i komfortowego użytkowania w każdych warunkach dzięki ciągłemu monitorowaniu i sterowaniu momentem obrotowym oraz automatycznemu włączaniu i wyłączeniu napędu 4WD w celu utrzymania opty-



malnej trakcji, jak i w trybie 4H Part Time – zapewniającym zawsze równomierne rozłożenie momentu obrotowego między przednią a tylną osią. Aby sprostać ekstremalnym wyzwaniom i wymagającym szlakom terenowym, kierowcy Gladiatora mogą używać trybu 4WD Low z przełożeniem redukcyjnym 2,72:1, które zwielokrotnia moment obrotowy silnika. Standardowy tylny mechanizm różnicowy Trac-Lock o ograniczonym poślizgu zapewnia dodatkowy moment obrotowy i przyczepność podczas śliskich, trudnych warunków drogowych, jak jazda po piasku, żwirze, śniegu lub lodzie. Każdy Gladiator ma emblemat Trail Rated, potwierdzający jego możliwości terenowe. Logo Trail Rated jest wynikiem serii ciężkich testów przeprowadzonych w kluczowych obszarach: trakcja, głębokość brodzenia, zwrotność, artykulacja zawieszenia i prześwit.

### Konstrukcja na ramie

Jak podaje producent, dzięki swojej konstrukcji na ramie oraz zawieszeniu typu Five-Link auto zapewnia zarówno dużą dynamikę jazdy, jak i bezpieczeństwo pasażerów. Konstrukcja na ramie wykorzystuje niezwykle zaawansowane materiały i techniki inżynierskie, aby uzyskać efekt lekkości, a jednocześnie sztywności i wytrzymałości. W porównaniu z czterodrzwiowym Jeepem Wranglerem rama Gladiatora jest o 78,7 cm dłuższa, natomiast rozstaw osi większy o 49,2 cm. Ta ostatnia cecha w połączeniu z umiejscowieniem skrzyni w pozycji cofniętej w stosunku do osi symetrii tylnych kół pozwala uzyskać lepsze rozłożenie masy oraz bardziej płynną jazdę podczas transportu ładunku. W Gladiatorze zastosowano wielowahaczową konfigurację zawieszenia typu Five-Link. Sprężyny zostały tak zestrojone, aby uzyskać doskonałą równowagę pomiędzy jakością prowadzenia podczas spokojniejszej jazdy (z lub bez ładunku) a legendarnymi możliwościami off-roadowymi. Komfort, stabilność, ładowość i uciążliwość znacząco się poprawiły dzięki odpowiedniemu tuningowi amortyzatorów, wzmocnieniu ich punktów mocowania oraz sposobowi podparcia nadwozia.

### Systemy bezpieczeństwa i ochrony

Jeep Gladiator dba o bezpieczeństwo oraz ochronę kierowcy i pasażerów. W aucie zastosowano reflektory full LED, a także diodowe lampy tylnych świateł przeciwmgielnych, kamerę cofania Parkview z funkcją dynamicznej siatki, asystenta parkowania przodem i tyłem oraz system stabilizacji toru jazdy z przeciwdziałaniem przewróceniu się pojazdu. Dodatkowo na pokładzie znajduje się system wykrywania pojazdów w martwym polu oraz wykrywania obiektów na drodze cofania, kamera przednia, system ostrzegania o zagrożeniu najechania na poprzedzający pojazd, tempomat adaptacyjny z funkcją stop i automatyczne światła drogowe.

### Naszym zdaniem

Jeep Gladiator jest tak naprawdę autem terenowym o zwiększonej części transportowej, w którym możemy zdemontować drzwi i opuścić szybę na maskę oraz w łatwy sposób umyć całą kabinę. To przede wszystkim auto w teren, gdzie nie liczy się szybkość, a pewność i skuteczność poruszania się w błocie, śniegu i piasku. Z pick-upów dostępnych na rynku polskim Gladiator ma największe umiejętności jazdy w terenie. Wynikają też z tego liczne ograniczenia i sposób jazdy. W Gladiatorze są małe szyby, a cała konstrukcja osacza kierowcę, z tego powodu niewiele widać ze środka. Samo prowadzenie samochodu wymaga uwagi i roztropności – gabaryty, a przede wszystkim długość konstrukcji



to nie przelewki... Już sam zderzak przedni ma nietuzinkową szerokość i należy to kalkulować przy parkowaniu. Do auta trudno się wsiada i wysiada, ale już po zajęciu miejsca kierowcy pojawia się uśmiech i ochota do podróżowania. To w pewnym sensie wojskowa konstrukcja.

Teraz warto wspomnieć, dlaczego Gladiator nie jest typowym pick-upem. Auto pod tym względem ma okrojoną funkcjonalność. Jego masa całkowita to 2925 kg przy masie własnej 2412 kg, w części załadunkowej możemy umieścić tylko 513 kg. To dwukrotnie mniej niż w Fordzie Rangerze Raptorze, który jest bezpośrednim konkurentem na rynku europejskim. Gladiator może ciągnąć przyczepę hamowaną o masie do 2722 kg, to o prawie 800 kg mniejsza wartość niż we wspomnianym Rangerze. Gladiator i Raptor to zupełnie dwie inne historie, auta stworzone dla różnych kierowców i potrzeb. Ale mają tę samą wadę – cenę zakupu, która w wielu przypadkach jest po prostu zaporowa. W momencie testu producent wycenił Gladiatora na 390 tys. zł brutto.

Dzięki użyciu terenowego, a nie pick-upowego zawieszenia i amortyzacji auto jest dużo wygodniejsze do jazdy, szczególnie na tylnym siedzeniu, niż w markach azjatyckich.

„NBI” poleca Jeepa Gladiatora, nawet jeśli wśród wielu zalet ma też kilka wad i wymaga dobrej kondycji fizycznej, aby móc korzystać z dobrodziejstw, w jakie został wyposażony. Gladiator ma styl Jeepa (nawet jeśli jego serce pochodzi z Włoch), wojskowy sznyt i lubi pewnie podróżować w dowolnym kierunku, samemu wytyczając szlak.

Oprac. Redakcja na podstawie testów i materiałów producenta, zdjęcia: nbi medla



Czytaj więcej