

QUAD & ATV

SAMOSTATNÁ PŘÍLOHA CMN



Maxiking

Test nejsilnější čtyřkolky na světě

strana 2

BUZENÍ DIVÉ ZVĚŘE



strana 6

SE ČTYŘKOLKAMA ZA DRÁKULOU



strana 8

KDE JEZDIT.....(13)



strana 10

Raketovej tank

Arctic Cat Thundercat 1000

Americký Arctic Cat je ve čtyřkolkové branži už od roku 1995. Tehdy přišel s největší čtyřkolkou na trhu, Bearcatem 454. Dnes, 14 let poté, je hodnota největšího objemu prakticky dvojnásobná, a rekord drží opět Arctic Cat s největším a nejsilnějším čtyřkolkovým zvěrstvem – Thundercatem 1000.

**PRVNÍ ČESKÝ TEST
nejsilnější sériové
čtyřkolky světa**



Život v testu nasazoval: **Lada Záruba**
lada@cmn.cz

foto: David M. Bodlák

Když Arctic Cat mluví o Thundercatu jako o dvouhlavém monstru, nepřehání. Thundercat JE monstrum. Čtyřkolka, jaká nemá obdoby. Nic z kategorie užitekáčů se jí ani nepřibližuje a ve zrychlení se podle výrobce nechytají ani sportky.

Thundercat je opředěný pověstmi, a tak jsem měl až slavnostní pocit, když jsem ho uviděl na dvoře nového distributora značky Arctic Cat, firmy ASP Group Žebrák. Byl to takový ten pocit, jako když si poprvé sáhnete na něco, co jste dosud viděli jen na fotkách, o čem jste dosud jen četli nebo o čem vám někdo vyprávěl. A vyprávějí se o něm věci, že z něj jde strach, už když stojí na místě. A jak teď píšu tenhle test, tak si zpětně uvědomuji, že vlastně i já měl respekt. Byl na místě? Myslim, že ano. Když se s Thundercatem seznámíte blíž, zjistíte, kde jsou jeho limity, co umí a jak se chová, ale u takovéhle potvory zpočátku fakt nevíte, co můžete čekat.

Pojel jsem Bavara

Dvouválcový motor Thundercata je tak jinde, že nemá cenu ho porovnávat s jinou čtyřkolkou. Ale na co jsem se opravdu těšil, to byl test ve zrychlení na 400 metrů. Přijedeme na předem domluvené letiště v Hořovicích, nalezu na Cata, zařadím.... pánové, takhle nádherně chodící převodovku jsem ještě nežral.



To vlevo vedle budíku je tlačítko zámku přední špéry, jištěné pojistkou



Tohle není nádrž, to je schránka na Šunkový Eiffel a Chlebičkovy labužníky

Znáte takové to cuknutí po zařazení, když vám čtyřkolka o kousek poskočí dopředu? Znáte to panické kvedlání, než najdete správný kvalt? Znáte takové to rachty, rachty, rachty, škrk a drc, než kvalt zaskočí? Tak tady nic. Nula. Prostě jen zasunete řadicí páku do požadované polohy, krásně, bez násilí, ona v té poloze sama drží, čistě, přesně, úžasně. Nejlepší převodovka, jakou jsem kdy na čtyřkolce zažil. A jak si tak užívám toho kvaltování, napadlo mě vyzvat na souboj auto. Jedno bylo po ruce, a ne ledajaké. BMW X5 v největší palbě, s nejsilnějším dieselem, co továrna do X5 má a který patří k nejlepším motorům dneška, s turbodieselem 3.0sd ve sportovním M paketu. 286 koní a mamutích 580 Nm točivého momentu, bitorbo. Nářez.

Na první ostrou zkoušku zrychlení, ještě bez auta, si vzpomínám jenom matně. Pamatuji si, jak se zadek zatlačil, jak se předek zvedl nad horizont, pak se mi trochu zatmělo před očima, začaly se ve mně střídát pocity strachu a euforie, proložené opocováním při předtuše dalších explozí síly, které proudily z motoru. Ale hlavně



Tyhle gumy neuhnou...

jsem se držel. Fest jsem se držel. A ten syčák Thundercat se jenom smál, ječel to svoje hyje jako šilený a zrychloval a zrychloval a zrychloval. Plynule, bez zaváhání, bez slitování. Ptáte se na maximálku? Nemůžu sloužit, bohužel. Ručička se přetočila někam mezi číslici 110, což byla nejvyšší cifra, která byla na tachometru k dispozici, a nulu, a očividně si chtěla dát ten tachometr ještě jednou kolem dokola. Ptáte se na výsledek sprintu? To pyšné auto muselo čumět, když ho zpráskala „pouhá“ čtyřkolka. Do kila jsem mu ujížděl s přehledem, teprve pak se síly začaly vyrovnávat. Úžasně.

Chov koní

Kladrubáci Thundercata se rodí ve dvouválcovém, věčkovém, vodou chlazeném masakru H2 se čtyřventilovou technikou, jehož válce se na sebe zlobí v úhlu 90 stupňů. Zlobí se na sebe dokonce tak velice, že je z toho rozvod, a sice rovnou dvouválcový. Kolik pferdu z objemu 951 cm³ továrna dostala, to prozíravě neříká, aby tohle čtení bylo mládeži přístupné. Ale šeptá se, že něco mezi sedmdesáti a osmdesáti.

Zkratka EFI oznamuje, že potravu koním připravuje stříkačka, která poslala do důchodu ruční sytič, automaticky zajišťuje optimální výkon ve všech teplotách a nadmořských výškách a kromě toho má na svědomí přijatelnou spotřebu paliva. Zkratka H2 znamená, že spalovací prostory tohoto dvouválcového masakru jsou půlkulové, hemisférické, protože tyhle spalovací prostory umožňují neúčinnější spalování. Pro minimalizaci přenosu vibrací je dvouválcový masakr uložen v pryžových silentblochích, takže z vibrací cítíte jen ty příjemné. Ve stejném bloku s motorem je uložený variátor Duramatic, který umí redukcii, zpátečku a brzdění motorem. Přední náhon je připojitelný elektrickým čudlíkem, uzávěrka předního diferenciálu je taky elektrická.

Při konstrukci hnacího systému museli konstruktéři vyřešit ještě jeden problém. Při dopadech, skocích nebo při blokování kol vznikají v pohonném a převodovém ústrojí rázy, napětové špičky, které nesmírně namáhají celou hnací soustavu. Kdyby musel být hnací systém na tyhle špičky dimenzovaný, byl by tak veliký, že by z toho vyšel traktor. A tak šel Arctic Cat jinou cestou a vyvinul tlumič rázů Spike Load Dampener. To je vlastně taková spojka, která při napětové špičce na chvíli proklouzne. Tohle řešení je hodně chytré, říkám si, když jsem si dával rukavice do schránky v nádrži. Ale, kde je teda nádrž, když není nad motorem? Krátké hledání, a nádrž je odhalena v zradu mezi zadními koly, což je mimochodem další ze způsobů, jak dostat těžiště co nejnižší.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Arctic Cat Thundercat 1000

Objem	951 cm ³
Výkon	neudáno
Točivý moment	neudáno
Hmotnost (bez náplní)	325 kg
Maximální rychlost	přes 110 km/h
Cena	od 313 000 Kč

Motor: kapalinou chlazený čtyřdobý dvouválec SOHC/4, vrtání x zdvih 92 x 71,6 mm, vstříkávání, elektrický startér

Pohon: 4x4, přípojitelný náhon předních kol, kardan vpředu i vzadu, elektrická uzávěrka předního diferenciálu, automatická převodovka s variátorem s polohami L/H/N/R, brzdění motorem

Podvozek: ocelový rám, vpředu i vzadu nezávislá dvojitá A-ramena, nožním pedálem a ruční páčkou ovládané spojené hydraulické třikotoučové brzdy. Přední pneu AT 25 x 8-12, zadní pneu AT 25 x 10-12

Rozměry: délka 2154 mm, šířka 1210 mm, výška 1219 mm, rozvor 1334 mm, světlá výška 254 mm, nádrž 25 l

Tři brzdy

Thundercata zpomalují vpředu dvě kotoučové brzdy, vzadu jedna. Je uložena u pravého zadního kola, takže neoxiduje uprostřed, když přetáhnete nějaký ten šutr po zádech spodkem čtyřkolky. Přes nezávislé zadní pérování ale brzdí zadní kola obě najednou, protože jsou spojená napevno – vzadu není diferenciál, jen rozvodovka z kardanu na obě poloosy. Lidé, co jste od motorek, vy ale dávejte bacha. Thundercat nemá páčku přední brzdy. Má to pořešené tak, že nožní brzda útočí pouze na zadní kotouč, přední páčka vlevo na řídicích si pak tyká s oběma brzdami zároveň. Na absenci páčky přední brzdy si však zvyknete snadno, a kdo by na to přece jen zapomněl, tomu se to připomene občasným drcnutím do stromu nebo sjetím do rybníka. Brzdy mají jednu zajímavou vlastnost: když rozjedete Thundercata na vyšší rychlost a zabrzdíte nohou, zakousne se zadní třmen do kotouče a velmi přesvědčivě brzdí suchou hmotnost 325 kg. Ale dejte nohu z brzdy, a hele, Thundercat brzdí dál sám!

V terénu

Tak, dost asfaltu a hurá do blízkého terénu. Otočím se na letišti, zkouška jízdy po dvou a zjištění, že Thundercat je doslova učitel jízdy po dvou. Na dvou kolech je tak příjemný, že se mi zpátky na čtyři vyložené nechtělo. Mastím si to dál po louce, docela rychle, a v tu chvíli mi došlo, že nejtěžší na Thundercatu vůbec nebylo udělat motor, ale podvozek. Není



Bojím bojím...

ARCTIC CAT V ČR

Jak jste z článku a z předchozích ČMN pochytili, značka Arctic Cat má v ČR nového importéra. Tím je firma **ASP Group Žebrák**. Jejím prvním počinem bylo, že omezila neuvěřitelně širokou nabídku Arctic Catu, aby se mohla lépe soustředit na nejprodávanejší modely. Pro začátek to jsou krátké (jednomístné) a dlouhé (dvoumístné) modely v objemech 500, 700 a 1000 cm³, dále 700 Diesel a volantoidní Prowler 650 a 1000. Krátké verze čtyřkolek budou na skladě, ostatní budou na objednávku. **Dodací lhůty** čtyřkolek i dílů budou velmi krátké, protože evropská centrála AC a sklady jsou v Rakousku. Arctic Cat, vědom si **jedinečnosti** svého litrového motoru, jej zabudoval ještě do prodloužené dvoumístné verze Thundercata TRV 1000 H2 EFI Crusier a do pracovní-rekreační side-by-side Prowler XTZ 1000. Nový dovozce chce v České republice vybudovat síť 12 až 15 prestižních prodejců AC, kteří budou pocházet ze sítě dealerů značek Access a TGB s tím, že každý takovýto dealer by měl mít několik Arctic Catů neustále v showroomu. **Cena základní verze** Thundercata je stanovena na 313 000 Kč, plánují se i různé vybavené edice. Všechny Arctic Caty se začnou prodávat koncem dubna, kdy budou vyřízené homologace. Budou pro dva a se závěsným zařízením včetně zásuvky.

těžké narvat do motoru milion koní. Těžké je naučit ty koně dobremu chování a ještě těžší je přenést je na zem. Navíc u Thundercata musí být podvozek schopný pokrýt škálu rychlostí od nuly až po rychlosti hodně přes stovku. Pro nízké rychlosti potřebujete pérování měkké, pro vysoké zase co nejtěžší podvozek. Pro mě osobně byl podvozek nastavený na tuho až moc, já bych si nastavil pérování víc na měkko.

Za základ podvozku Thundercata posloužila firemní sedmistovka, ovšem podstatně upravená. Natáhli ji o dva a půl palce,

Thundercat se tomu jenom smál, ječel to svoje hyje jako šílený a zrychloval a zrychloval a zrychloval



... tak už nebojím. Po dvou až na konec světa

abyste měli víc stability při rychlé jízdě a abyste nemuseli lovit předeek po obloze při každém neopatrnějším přidání plynu. Ze stejného důvodu posadili motor víc dopředu, a také aby zatížený předeek lépe držel v zatáčkách. Nicméně se mnou Thundercat pod plynem zatáčet nechtěl a nechtěl. Byl jsem z toho i docela kyselý, protože se neustále hrnul ze zatáčky ven. Ale pak jsem uviděl fotky a bylo mi to jasné. Jak by mohl chudák Thundercat zatáčet, když od toho mého topení se ty neuvěřitelně drživé zadní gumy ITP Terra Cross chňapaly tak, že

VERDIKT

Arctic Cat Thundercat 1000

Motor	10/10
Podvozek	8/10
Brzdy	9/10
Ovladatelnost	7/10
Město	netestováno
Cestování	netestováno
Sport	netestováno
Spolujezdec	netestováno
Zpracování	9/10
Cena/výkon	7/10

přední kola byla pořád ve vzduchu! Na tyhle gumy se můžou těšit i zákazníci, protože dovozce na nich bude Thundercaty prodávat standardně. A teď zpozorněte, čtyři původní Maxxisy, na kterých je Thundercat standardně dodáván, dostanete zdarma jako dárek.

Tmavá nížka

Čtyřkolky od Arctic Catu jsou známé jako mistři světa ve světlé výšce a v průchodnosti terénu. Thundercat není výjimkou, a i proto vypadá tak obrovský. K nastupování aby vám pomalu přistavili schůdky. Ale abyste se s tím vysokým pérováním při rychlejší jízdě nehoupali jako „ameriky“ šedesátých let, musí být obvykle pérování přiměřeně tvrdé. Ovšem u Thundercata šli jinou cestou, místo tvrdého pérování zvolili velké statické pružení podvozku. To je ta hodnota, o kterou čtyřkolka poklesne, když si na ni sednete. Ale přestože se Thundercat prosedne o několik centů, pořád si zachovává největších světlou výšku mezi užitkáci – 280 mm. Jízda je stabilnější, nižší těžiště je znát při průjezdu zatáčkou, ale konstruktéři díky tomuhle triku mohli ponechat vysoké zdvihy pérování, také nejvyšší ve své třídě.

Arctic Cat používá nezávislé zavěšení zadních kol, v případě Thundercata bez stabilizátoru. Nicméně pokud bez stabilizátoru nedáte ani ránu, můžete si ho doobjednat jako originální příslušenství.

Thundercat 1000 není pro každého. Na tuhle bestii vám nestačí jenom peníze a kuráž. Pokud totiž nejste velmi zkušený jezdec, můžete se na stroji s takovýmhle výkonem dostat do problémů velmi snadno. Thundercat je přesně takový, jakého ho konstruktéři chtěli mít. Největší a nejsilnější čtyřkolka ve čtyřkolkovém ringu. Čtyřkolka, kterou vám bude každý závidět.

Takhle se na obra musí. Všimněte si práce videomana Vlasty na sedadle spolujezdce BMW. Za mnou jet nechtěl...

