



OPTIMALIZOVANÁ

Tak je to správně. Když si motor rozumí s podvozkem, a když si to jako celek rozumí s jezdce. Když jezdec nemá pocit, že musí být pro příliš silný motor stále ve střehu, nebo naopak že by musel myslet hodně dopředu, aby někde nezůstal viset. Taková čtyřkolka je optimalizovaná.

Na internetových stránkách zastoupení Arctic Cat pro ČR a SR, ASP Group s.r.o., je možné se mimo jiné dozvědět, že užitková čtyřkolka Arctic Cat 700 H1 TRV EFI 4x4 je konstruována pro pohodlnou jízdu v lehčím i těžším terénu, i na delší vzdálenosti a pro dvě osoby. Je proto pro spolujezdce vybavena pohodlným vyvýšeným sedákem a dvojicí odolných madel. Vysoký výkon ve spojení s výborným podvozkem a ovladatelností předurčuje tento model i pro ty nejnáročnější zákazníky, kteří požadují od čtyřkolky maximální využitelnost, pohodlí a průjezdnost. Jedinečnost a kvalitu tohoto modelu dokazuje i to, že se jedná o jedinou čtyřkolku ve výbavě armády USA.

Tolik tedy základní fakta a jak jsme si s ní my zajezdili? K motoru se toho nedá při krátkém testu mnoho dodat, čtyřkolky s motory nad 500 ccm jsou výkonně dimenzované tak, že by člověk musel být na stroj dobře zvyklý, aby se běžně pohyboval na hranici jeho výkonu a mohl posoudit, o kolik se ten či onen motor chová odlišně proti jinému. Je samozřejmé, že

od pětistovky nahoru si lze na plný plyn užívat hodně ostré rozjezdy, a to je asi většinou to nejpodstatnější. Taková čtyřkolka pak projede i náročným terénem a jako pracant utáhne i v terénu pořádný valník. Sedmistovka Arctic Cat se přitom nechová tak, že by vám rvala řídku z rukou, je kultivovaná. Rozhodně se na ní ale necítíte jako v čekárně na židli,

a o tom to je. Právě za úžasné akcelerace jsou lidé ochotni něco připlatit a koupí si stroj s pořádným motorem. Arctic Cat 700 je určitě jedním z nejlepších, přestože sortiment značky svádí k pocitu, že to je „jen“ sedmistovka... protože v nabídce je přece i litr!

V podzimním odpoledni jsem měl možnost porovnat právě tyto dva modely,





jenže o žádném srovnávání nemůže být řeč, protože litrový Arctic Cat neměl kola, byl „přezutý“ na zimu – stál na pásech. Bylo by to jako zkoušet srovnávat Hummer s tankem. Mělo to ale přece určitý efekt. Pásky mají pro jízdu na málo nosném podkladu úmyslně velkou styčnou plochu s terénem, proto má čtyřkolka na pásech zcela odlišné jízdní vlastnosti, je těžší na řízení. Je to ostatně i důvod, proč tu jsou za sebou oba testy společně. Druhý test, nejvýkonnější pracovní čtyřkolky na světě, se totiž týká hlavně pásů. Jak jsem ty dva stroje v průběhu odpoledne střídal, měl jsem proto z výtečné ovladatelné sedmistovky pocit, jakoby to byla dětská hračka. Přitom ale velmi výkonná hračka s hodně vyspělou technikou.

Výrazně progresivně fungující odpružení – zpočátku měkké a pomalu tuhnoucí při využívání jeho velkého zdvihu – svádělo k úplně jinému způsobu jízdy, než se patří na pracovní čtyřkolku. Budiž mi ale omluvou, že se i s touto kategorií čtyřkolek jezdí závody, a tak snad nejsem adept na blázinec. Dopady po skocích byly jako do sněhové závěje, až jsem se musel krotit a raději nezkoušet, co by člověk musel na téhle čtyřkolce provést, aby se dostal k limitům jejího odpružení.

Tohle řádění v terénu jen s pohonem zadních kol je jedna příjemná věc, kterou Arctic Cat 700 umí dobře. Jiný, zcela odlišný charakter stroje se odhalí při stlačení prepínače u pravé rukojeti

a přepnutí do režimu 4 x 4. Pro extrémní terén je k dispozici i elektricky ovládaná uzávěrka předního diferenciálu. Podle očekávání mírně ztuhne řízení, zato se pak rozjedete i na dost nesmyslných místech. Zejména při přeřazení na pomalý chod si pak můžete užívat „lezení“ po kopcích a třeba prodírání se náletovým porostem, kde se stroj chová jako tank.

Technickým popisům se MOTOXPRESS většinou detailně nevěnuje, z uživatelského hlediska je zajímavý bezúdržbový kardanový pohon obou náprav s nezávislým zavěšením všech kol a přesně fungující mechanická předvolba rychlého nebo pomalého převodu a zpátečky. Přední a zadní brzdy mají ovládání nejen páčkami na řídítkách, někomu lépe vyhoví nožní pedál sdruženého ovládání pro obě nápravy. Do základní výbavy patří tažné zařízení, přední rám, přední nosič, výfuk REMUS a navigák WARN 3000. ■

www.aspgroup.cz

Honza Čejchan, foto: Jan Čejchan ml.



Arctic Cat 700 H1 TRV EFI 4x4	
motor	695 cm ³ , 1v, SOHC
chlazení	kapalinou
výkon	31 kW při 7 500 ot/min
převodovka	automatická s redukcí
sekundární převod	kardanovou hřídelí
pohon	4x2 / 4x4
hmotnost	367 kg



NEZASTAVITELNÁ KOMBINACE

S nadsázkou se tomu říká závody ve zbrojení, nabídka aut a motocyklů se stále většími a většími výkony. Ani čtyřkolky pochopitelně nezůstaly maximalizace a předháněk světových výrobců ušetřeny a jejich motor už dosáhl litrového obsahu. Pokud se k takovému stroji přidají ještě špičkové pásy, posouvají se i hranice fyzikálních zákonů.

Thudercat 1000 disponuje v kategorii pracovních čtyřkolek nejvýkonnějším motorem, s největším obsahem na světě. Než se k takovému maxistroji americká firma Arctic Cat dopracovala, má za sebou vývoj dlouhé řady menších modelů. Proto jsou motor i podvozek vyžrádlými konstrukcemi. Odpovědí na otázku, jestli už není tento stroj přemotorovaný, jaký má význam výkon 55 kW u pracovní čtyřkolky, je právě třeba použití pásů namísto kol. Při jejich odvalování vznikají značné odpory, a to je jistě dobrý důvod, aby tomu odpovídal i výkon motoru.

ASP Group s.r.o., která k nám a na Slovensko dováží čtyřkolky Arctic Cat, je také akreditovaným zástupcem kanadské firmy TJD, vyrábějící pásy pro čtyřkolky, a při kvalitě tohoto značkového

příslušenství není divu, že je namontovali právě na nejvýkonnější stroj, který byl ještě polepšen špičkovým odpružením FOX. Měl jsem tak možnost vyzkoušet, že pásy TJD nezlikviduje ani nejvýkonnější čtyřkolka v terénu, do kterého patří spíš stroj na kolech. Jenže sníh k dispozici nebyl, abych mohl vychutnat obratnost a výkony malé rolby, která montáží pásů místo kol vznikne, a tak jsem vozidlo s pásy o něco víc potrápil.

U nás se na pásy, jako příslušenství ke kolovým vozidlům, hledí ještě s určitou nedůvěrou, jako na novinku. Na americkém kontinentu se ale jedná o dávno známou a využívanou možnost, jak upravit kolová vozidla pro období, kdy krajina zmizí pod sněhem. Už před mnoha lety jsem jezdil po horách s automobilem

Mitsubishi Pajero na pásech a vyzkoušel jsem si, že přijet s terénním osobákem do míst, kde zrovna lyžaři vystupují z vleku, nemusí být vůbec žádný problém.

Jenže je tu velmi podstatný rozdíl. Tehdy ty pásy byly také od jednoho z amerických výrobců, ale neměly řešeno odpružení, které jinak u kolových terénních vozidel zčásti obstarávají balonové pneumatiky. Proto jakmile jsem jel s Mitsubishi kus cesty jen po zasněžené silnici nebo po lesní cestě, nebyla jízda vůbec příjemná. Je vidět, že od té doby technika opět o kus pokročila.

Pásy pro ATV od firmy TJD se vyznačují nejen vysokou kvalitou zpracování, ale jejich patentovaný systém odpružení s označením STS 4 funguje nad očekávání. Tato specialita nejen umožňuje užít si velice



pohodlnou jízdu, ale šetří i podvozkové skupiny stroje a hlavně pásy samotné. Ty jsou určeny samozřejmě pro jízdu na podkladech, na kterých je s pneumatikami jízda již téměř nebo zcela nemožná. Někdy se ale nelze vyhnout ani jízdě po kompaktním podloží, pro které výrobce vozidla počítá při konstrukci odpružení s účastí nízkotlakých balonových pneumatik. Ty se výrazně podílejí na odfiltrování menších nerovností, které se tak k odpružení podvozku už vůbec nedonesou.

I v prostředí jako jsou sněh, bahno a písek, kam jsou pásy určeny, číhá občas kámen a je velmi důležité, jak si s jeho neočekávaným přejetím dokáže technika poradit. Její pokrok je úžasný. Je překvapující, o kolik se ještě dalo zlepšit dávno fungující zařízení a co

dokáže vyvážená souprava výkonné čtyřkolky a kvalitních pásů.

Ideálním podkladem pro jízdu na pásích je samozřejmě sníh. Libovolně hluboký sníh, protože čtyřkolka na pásích se nezaboří. Na sněhu se také nezamaže ani čtyřkolka ani jezdec. Stroj, který jsme si přijeli vypůjčit k testu, byl zrovna napucovaný na výstavu, přijeli jsme poněkud nevhod a mechanik z firmy procedil mezi zuby, že by bylo dobré, kdybych jej moc nezabíhnil. Copak se to ale dá? I na louce posbírají záběrové lopatky na pásích hrudky hlíny a kousky drnů a naházejí je na stroj. U pásů blatníky moc nefungují, čím jezdíte, to kolem vás létá. Kromě při zatáčení je řidič té sprchy naštěstí ušetřen a při jízdě po sněhu je to efekt spíš zajímavý, než by vadil.

My jsme ale byli jezdit v místě, kde se kdysi těžila světlá mazlavá hlína snad na výrobu keramiky, k tomu před pár dny skončily deště, a tak tam bylo i pěkné jezírko s totálně mazlavým dnem. Napadlo mě, že když jsem neměl stroj moc zabíhnut, tak alespoň projeví dobrou vůli trochu ho opláchnout. Zajet tam se čtyřkolkou na kolech bych se neodvážil, jsem přesvědčen že i s pohonem 4 x 4 by v nehlubším místě určitě zůstala stát s protáječícími se koly. Proti tomu průjezd na pásích byl zcela bezproblémový. Ještě větším požítkem bylo zastavení uprostřed jezírka a rozjezd. Rozjezd i tak utopené čtyřkolky na pásích a na podloží zcela bez adheze je naprosto samozřejmý, skoro jako s pneumatikami na asfaltu. Čelní odpor širokých pásů ve vodě je přitom ▶▶



obrovský a o to víc musel stroj zabrat. Pro litrový motor to ale byla hračka a čtyřkolka před sebou hnala k břehu malou vlnu tsunami, která málem spláchla fotografa. Byl to úžasný pocit řídit stroj, který nezastaví terén, jakým se s čímkoli na kolech projet nedá.

Hodně zajímavé momenty se dají zažít v sybkém nebo kluzkém terénu, když se zastavíte v prudkém sjezdu nebo výjezdu. Tam, kde se kola zahrabávají a kloužou, kde ani lidská noha nemá šanci pokud se při tom nedá zároveň ještě třeba ručkovat po větvích okolního porostu, tam si pásová čtyřkolka s terénem hraje a je s ní možné provádět všechno, na co si vzpomene. Kromě výjezdů a sjezdů jsou pásy proti kolům schopnější i k jízdě po vrstevnici s velkým bočním sklonem. Čtyřkolka se nepřevrátí, protože na pásech je rozkročená mnohem víc doširoka.

Proti čtyřkolce na kolech je samozřejmě těžší řízení, proto při rychlejších

přímých přejezdech platí s pásy totéž co při jízdě na kolech – lepší je vypnout pohon přední nápravy a nechat přední pásy jen se odvalovat. Na druhou stranu když jsem si představil síly, které jsou od motoru maxičtyřkolky přenášeny hnacími kladkami na ozubce gumového pásu, tak jsem měl spíš tendenci nechat pracovat obě nápravy. Pro optimum životnosti stroje také není vhodné prát se s řídítky na místě, nebo při extrémně pomalé jízdě. Namáhá se tím zbytečně nejen řízení, ale i vedení pásů na kladkách. Proto je lepší stroji vyhovět a při pomalých manévrech častěji použít zpátečku. Arctic Cat ale řadí excelentně, takže to není žádný problém.

Technika podvozku a ovládání jsou shodné se sedmistovkou, výkon 74 koní je od litrového dvouválce s elektronicky řízeným vstřikováním i zde dál přenášen přívětivě vyladěnou automatickou

převodovkou Duramatic, která se stará o plynulost jízdy i při prudším přidání nebo ubrání plynu. Také Thudercat 1000 je dodáván už s tažným zařízením, předním rámem, předním a zadním nosičem a efektními a lehkými hliníkovými disky. ■

www.aspgroup.cz

Video z testu je na <http://tn.nova.cz/magazin/auta/novinky/dabelsky-pasovec-arctic-cat-1000.html>

Honza Čejchan, foto: Jan Čejchan ml.

Arctic Cat Thudercat 1000 H2 EFI 4x4	
motor	951 cm ³ , vidlic. 2v, SOHC
chlazení	kapalinou
výkon	55 kW při 7 500 ot/min
převodovka	automatická s redukcí
sekundární převod	kardonovou hřídelí
pohon	4x2 / 4x4
hmotnost	324 kg

