

ARCTIC CAT THUNDER CAT

AC NEJSILNĚJŠÍ PRACÁK

Text: Přemek Vaněk.
Foto: Miky Mára.

Dokud byly pracovní čtyřkolky skoro neznámým dopravním prostředkem, vystačily si v nejlepším s půllitrovým motorem a nikdo nepotřeboval víc, hlavně, že mašina jela, tahala, odklízela nebo orala. Jenže potom začalo jít i o zábavu, prodeje vystřelily do stratosféry a bitva o největší objem na sebe nenechala dlouho čekat.







V roce 2005 vypálil všem rybník Bombardier s dvouválcovou osmistovkou Rotax, podobně velký motor začal používat i Polaris Sportsman a jako poslední zaútočil na objemový trůn Arctic Cat, který se rozhodl přiblížit litrové hranici. A to s dvouválcem H2 vyvinutým ve vlastní motorárně, kde se před dvěma lety narodil první agregát konstruovaný Arctic Catem, jednoválec H1. Samotné kořeny továrny ale sahají daleko daleko dozadu. V roce 1954 se David Johnson, Edgar Hetteen a Allan Hetteen rozhodli postavit vozidlo, vhodné pro jízdu na sněhu. To se povedlo, vznikla firma Polaris Industries, Edgar Hetteen po čase partě zamával a založil si ve městě Thief River Falls ve státě Minnesota firmu Arctic Enterprises. Ta začala v šedesátých letech vyrábět sněžné skútry, postupně se přidala i menší plavidla, v roce 1978 i vodní skútr. Jenže byznys se nedařil tak, jak si Edgar představoval, nadprodukce lodí neudělala firemní ekonomice dobře a v roce 1981 složil kočku bankrot. O tři roky později se ale na scéně objevuje společnost Arctco a začíná s výrobou sněžných skútrů tam, kde Edgar skončil. V roce 1996 se jméno značky mění na dodnes používaný Arctic Cat a místo plavidel se součástí výrobního programu stávají čtyřkolky. Ty v roce 2003 překonávají v prodejích sněžníky a ukazuje se, že na rozdíl od motorových člunů by takhle cesta k bankrotu vést neměla.

Válce z Minnesoty

Arctic Cat měl vždycky namířeno hlavně mezi pracovní čtyřkolky a rekreační nebo sportovní mašiny byly spíš doplněk. Z užitekčů kralovala do příchodu litrového Thundercatu dvouválcová šestsetpadesátka s motorem Kawasaki a první vlastní motor se do čtyřkolky rozhodla továrna postavit pro sezónu 2006. Šlo o jednoválec H1 a aby toho nebylo málo, přišel současně s tím Arctic Cat s další novinkou, konceptem 3v1. To znamená ve zkratce tři varianty uspořádání prostoru za pilotem, z jedné na druhou přestavitelné během sekund a bez potřeby nářadí. V loňském roce byl představen v pořadí druhý výtvar minnesotské motorárny – dvouválec H2 a i kdyby bylo na litrovém Arctic Catu všechno špatně, prestižní zářez v podobě

historicky největšího motoru v ATV mu nikdo nikdy nesebere. Status objemového bosse se tím asi na nějakou dobu vyřešil a za vším stojí dvouhlavé monstrum s 950 kubickými centimetry. Válce jsou rozevřeny pod pravým úhlem, v každé hlavě je po jedné vačce a čtyřech ventilech a muziku tvrdí vstříkování a automatická převodovka Duramatic. Motor je postavený na masivní točivý moment, a to jak kvůli raketové akceleraci, tak schopnosti tahat náklady jak auto. Pro přenos síly byl předělán dosud používaný

MOTOR JE POSTAVENÝ NA MASIVNÍ TOČIVÝ MOMENT, A TO JAK KVŮLI RAKETOVÉ AKCELERACI. TAK SCHOPNOSTI TAHAT NÁKLADY JAK AUTO

zadní diferenciál a stabilitě jízdy pomáhá stabilizátor. Nezávisle zavěšená kola jsou odpružena jednotkami se zdvihem 25,4 centimetru a světlá výška osmadvaceti centimetrů je jednou z nejvyšších.

Litr jede okamžitě

Náhon na zadní a všechna kola probíhá elektronicky, k dispozici je volba uzávěrky předního diferenciálu a odlišovacím znakem pracovního tryskáče je stříbrná metalíza. Vpředu ji chrání trubkový nárazník, vpředu i vzadu jsou kryty ramen a design doplňují pružiny v zeleném laku. Palubka s velkým analogovým tachometrem je čitelná vždy a všude a továrna se

snažila o to, aby pilot seděl o něco níž. Offroadová raketa jezdí na pětipaprskových hliníkových kolech s pneumatikami Goodyear a v ceně jsou jak litá kola, tak přední rám. Z jízdních vlastností je nejzajímavější samozřejmě zátah motoru a litrový dvouválec se dá málokdy otevřít na doraz. Ve většině případů stačí mírně přidávat a když se otevře rovinka, je radost dát plyn na doraz a vnímat obrovskou sílu tlačící čtyřkolku dopředu. Odpověď na plyn je ostrá a jak přidáte, kočka na nic nečeká a koná, jedno co máte zařazeno,

v jak strmém stoupání se nacházíte, litr jede okamžitě a občas zabere tak, že máte pocit, že stačí už jen vysunout křídla a vzlétnout. Variátor dobře brzdí motorem a brzdy celkově zabírají podobně ostře jako motor. Přední diferenciál se dá v těžkých chvílích uzamknout tlačítkem vedle palubky a co by si měl každý naladit podle sebe je podvozek, hlavně přední tlumiče. Výhodou odpružení jsou zdvihy kolem pětadvaceti centimetrů, které pilotovi zatají i větší nerovnosti. Co se povedlo Americe vychytat dalšího je pohodlí, na litrovém kocourovi můžete jezdit jak dlouho chcete a protože kopkpit robustní mašiny připomíná v některých směrech obýváč, dolů se vám chtít nebude.



Technické údaje Arctic Cat Thunder Cat

Motor	kapalinou chlazený dvouválec do V, SOHC/4
Objem	951 ccm
Výkon	výrobce neudává
Točivý moment	výrobce neudává
Plnění motoru	vstříkování
Převodovka	variátor
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Rozvor	1334 mm
Délka x šířka x výška	2154x1210x1252 mm
Světlá výška	279 mm
Výška sedla	výrobce neudává
Suchá hmotnost	výrobce neudává
Pneumatiky vpředu/vzadu	25x8-12/25x10-12
Objem nádrže	24,6 l
Cena	313 000 Kč