

Před dvěma lety převrátil Arctic Cat naruby svět sportovních nákladáčků, protože chlapíci z minnesotského Thief River Falls prostě rezignovali na to, že to má vypadat jako nákladáček, ne nechali se svazovat nějakou tradiční představou a postavili do té doby nejlepší sportovní UTV – takovou hodně ostrou kočičku, prostě chilli kitty...



CHILLI KITTY

Sice se následně podařilo Can-Amu postavit Mavericka a Polaris nejnověji kontruje litrovým RZR, ale ani jeden z nich se zatím bůhvíproč neoprostil od tradiční představy „nákladáčku“ a i přes nesporné kvality pohonu i podvozků to prostě nejsou primárně sportovní buginy tak jako Wildcat.

Honba za špičkovým výkonem nabrala v tomhle segmentu otáčky, a i když byl Arctic Cat prvním výrobcem s litrovým objemem motoru ve čtyřkolce i v nákladáčku

(tenhle twin pracuje například i v užitkovém Prowleru), tak papírově dneska ztrácí na udávané hodnoty konkurentů. Jenže ona je tu i druhá strana mince, která se jmenuje užítkování výkonu. Přenést 100 koní v terénu není to samé, jako je přenést na asfalt. Stejně důležitou, ale spíš ještě důležitější roli v tomhle případě hraje podvozek. Hned při svém představení Wildcat deklasoval konkurenty rozdílem minimálně třídy a svými zdvihy 432 a 457 mm nemá konkurenci dodnes (až nově představený

XP 1000 se mu v hodnotě pro zadní kola vyrovná) a zároveň se chlubí i přijatelnou hmotností. Z autokrosových bugin, případně ze špičkových offroadů zkopírovaný podvozek s extrémně dlouhými rameny předního lichoběžníku a s dlouhým a pěkně bytelným vlečným ramenem doplněným o čtyři další tahy vzadu okamžitě Wildcat nastavil nová měřítka (a v tomhle případě to nebyl jen marketingový slogan...). Čas pokročil a v reakci na konkurenční pokusy inženýři Arctic Catu sáhli do



v první řadě. Jestli teda nepatříte mezi patologické maséry...

Když nejlepší je ještě lepší

Náhrada původních dlouhozdvihových tlumičů značky Walker Evans za Foxy (řady Podium s 23 polohami nastavení komprese), které jinak Arctic Cat hojně používá i na jiných modelech, znamená ještě přesnější a o něco tužší nastavení podvozku (společně s novým stabilizátorem), kratší rozvor zase přispívá k lepší obratnosti stroje. Nicméně pokud ne-

Na drifty Wildcata moc neužije, chce vyrazit a jet dopředu, ne se zdržovat parádkama...

konstrukce Wildcata. To, co by se v automobilovém slovníku označovalo jako facelift, dostalo v případě Wildcata do označení písmenko X. Wildcat 1000X, jak už jste se dočetli nejen minule, ještě dál posouvá specifické vlastnosti původní konstrukce a dolaďuje slabší stránky. Asi by vám zrovna nepřišlo, když byste sedli do Wildcata poprvé, že nějaké slabiny vyloženě má. Ale vylepšit se dá všechno... V případě Wildcata 1000X to znamená o 15 % víc síly (94 k), rychlejší variátor, bighorny, FOXy a lehce zkrácený rozvor. Prošívané sedačky, barvený rám a jinou grafiku už snadno oželíte, protože o jízdu jde





Wildcat je postavený pro maximální efektivnost při rychlých přejezdech po rozbitém terénu, pro skákání na dunách i na krosových lavicích – čím rychleji jedete, tím líp Foxy Podium pracují a filtrují nedokonalosti povrchu pod koly. Tam, kde byste si to se čtyřkolkou hodně rozmýšleli a spíš to dali pomalu a s rozmyslem, s Wildcatem to prostě přeletíte pod plynem a téměř půlmetrové zdvihy si snadno poradí jak s vystupujícími kameny, tak vymletými koryty i s kdejakou jinou lahůdkou. Pro totální fajnšmekry Arctic Cat nabízí i vyšší řadu Podium RC2... S nově dodávanými většími bighorny (27 palců místo 26 u původních gum Duro Kaden) se Wildcat ještě víc drží podkladu, a tak narazíte snad na jedinou jeho slabinu

(říkejme spíš vlastnost) – díky poddajnému odpružení, které se snaží přizpůsobit každé situaci, tohle není zrovna typický drifter. Drift je pro rychlost neefektivní, Wildcat se místo toho radši drží zvolené stopy a neustřeluje do stran. Přesnost stopy není problém korigovat sportovním volantíkem, řízení je přesné a komunikativní, standardní použití posilovače eliminuje případné štosy od přejetých nerovností nebo „tahání za kola“ při zapnutém pohonu 4x4. S ohledem na to, že tu nejde o klasický nákladáček a rozchod je víc než značný, nemá Wildcat nijak výraznou ochranu před bahnem a sajrajtem – když projedete louží, dostanete poctivou dávku do kabiny, abyste si ten offroad zažili tak nějak na vlastní kůži... Při srandě, kterou při řízení zažijete, ale tuhle „drobnost“ řešit nebudete. Navíc katalog s origo příslušenstvím obsahuje třeba blatníčky na přední kola, plexi apod.

máte původního Wildcata opravdu hodně v ruce, tak tyhle rozdíly nepostřehnete. Co ale postřehnete zcela určitě, to je celkově ostřejší nástup pohonu. Nejen ostré vačky (delší zdvih i čas otevření), lehčí klika, kompresní písty, volnější sání a jiné CDI, ale i instalace spojky Rapid response od značky Team Industries znamenají výrazné zkrácení prvotní reakce na pohyb pravého chodidla, raketový start i menší ztráty na variátoru. K tomu se přidává ještě silnější dvouválec a konkurenti mají zase



Při trialu přijdou vhod extrémní zdvihy i světlost 33 centimetrů

Arctic Cat Wildcat X 1000

Motor	vodou chlazený dvouválec
Rozvod	OHC/4
Zdvihový objem	951 ccm
Vrtání/zdvih	92 x 71,6 mm
Kompresní poměr	neudán
Max. výkon	přes 94 k (69 kW)
Max. točivý moment	neudán
Plnění motoru	vstříkovaní
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	27x11-14
Rozměry dxšxv	3150 x 1626 x 1670 mm
Rozvor	2388 mm
Světla výška	330 mm
Zdvih kol vpředu/vzadu	432/457 mm
Suchá hmotnost	592 kg
Nosnost korby	136 kg
Nádrž	33 l
Cena	od 499 900 Kč

Verdikt

Motor	████████████████████
Brzdy	██████████████████
Řazení	██████████████████
Podvozek	██████████████████
Ovládání	██████████████████
Zpracování	██████████████████
Celkové	██████████████████

9.7



Co dál?

Když na to přijde, dá se s tímhle divochem podstoupit i triálek. Vzhledem k nástupu newtonmetrů na kola to ale znamená přeradit na eLko, abyste najednou nevystřelili někam, kam jste původně vůbec nechtěli. Při proplétání se šlapačkovou vložkou si teprve uvědomíte šílené zdvihy kol, když mezi pravým a levým můžete mít výškový rozdíl skoro metr... Jenže pak stejně radši sešlápnete PLNEJ a pojedete se kochat někam do volnějšího prostoru.

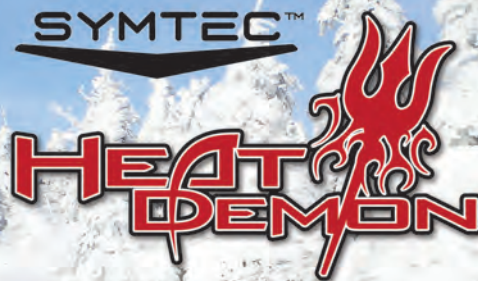
Ve všech případech oceníte, že Wildcata hned od začátku vybavili dveřmi. Do představení téhle buginy si na dveřích mastili kapsy tuneří a výrobci příslušenství. Díky lehké trubkové konstrukci vedle loktu máte výrazně lepší pocity při míjení stromů, křovisek i skal a v případě převrácení tu výrazně míň než jinde hrozí nebezpečí vypadnutí ruky nebo nohy ven. Pásky mají

onu šikovnou zdrhovací přezku, se kterou se i tříbodákem pevně ukurtujete do sedačky a nic vás nerozhází.

V našem případě jsme si polet v lomu ještě opeřili ladným dvojčetem značky Big Gun, které vypouštělo plnotučné staccato litru do okolí takovým způsobem, že zvětrávání vápence urychlilo o stovky let... S volným výfukem se motoru znatelně líp dýchá, při přejezdech lesem ale nejde zrovna o nevhodnějšího spolčnicka.

Chlapi z Arctic Catu dokázali, že nespí na vavřínech a pořád koumají, jak nás ještě líp zabavit. Pro příště bych si tipnul, že na přední nápravu přidají výkonnější brzdy. Standardní soustava s jednopístkovými třmeny používaná i na výrazně lehčích kolkách si totiž v případě Wildcata neponechává další rezervy a chce po vás už hodně přísnou práci s brzdovým pedálem. Vždyť čtyřmístná verze už výkonnější dvoupístky má. Takže jeden námět by tu byl...

inzerce



Vyzbrojte se na zimu originálními doplňky americké firmy SYMTEC



Vyhřívání sedadla
1599,-



4 ZÓNOVÁ
REGULACE
V sadě s vyhřívacími
rukojeťmi a palcem
3999,-

Vyhřívání
rukojeť
1499,-

Univerzální
vyhřívání vesty
3599,-



Univerzální
vyhřívání
vložky do bot
2499,-



Všechny ceny jsou uvedeny v Kč včetně DPH



Oficiální distributor značkových doplňků SYMTEC v ČR a SR.

www.aspgroup.cz