



» Na první pohled nafták nepoznáte

Občas přijde do redakce dotaz, jak je to s tím naftákem od Arctic Catu. Jestli jako žere nula nula nic, jede jako oktávka ftédíčku a přitom je krásný a chlapský jako litrový Thundercat. Tak čtěte dál a uvidíte.

INTERNÍ SOUBOJ

KOČKA KLASIKA

O naftové kočce jste si už u nás přečetli, ale teď přijde na řadu porovnání s jejím sourozencem z jednoho vrhu: 700 kubíků proti 700 kubíkům, pro rejpy 686 naftových kontra 695 benziňáků.

Jak jede benzinová mašina, všichni víte, jestli teda nejste ještě caparti a nehoníte vaší strojovnu elektrickou. Taky víte, že sedmistovka už není ořezávátko, před pár lety by vás ani nenapadlo, že se na trhu ještě objeví něco většího. Před příchodem arcticcatího litra to taky bylo to největší s placatou kočkou na nádrži, co jste si mohli v krámě vybrat. Časy se ale mění, výkony rostou, a tak sedmistovka s výkonem 42 koní teď patří ke střední třídě a špička už je podstatně dál.

Arctic Cat sází na klasickou a léty prověřenou konstrukci svých mašin – poctivá trubková konstrukce, bytelné nápravy, široký rozchod, světlost deset palců a silný motor k tomu. Na nějakou vychytanou techniku si moc nepotrpí – tu si schovává pro litr. Tyhle sedmikila (ropák i benziňák) měly ještě klasické přepínání 2WD-4WD kolíbkou na pravý palec a zamykání předku po staru překlápěcí páčkou s lanovodem na levou ruku (nové modely už dostanou jednotný elektrický přepínač před pravým heftem). Přístrojovka je tu tak naprosto klasická – všechny základní informace včetně stavu pohonu. Nafták k tomu přidává kontrolku, kterou jinde nenajdete – svinutou spirálu žhavení.

» S benzinem je víc srandy

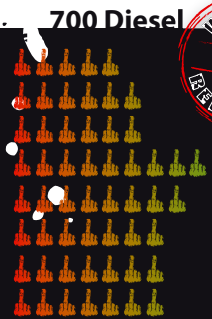


Jak nejlíp porovnat sedmikilo v naftě než proti sedmikilu v benzinu a absolutně ideální je, když jsou obě mašiny od jednoho výrobce. Tak tohle se vám může stát u jediné čtyřkolkové značky na světě – u Arctic Catu. Amíci sice pohrdají vším, co jenom trochu smrdí naftou, a jezdit tam ropákem do práce se rovná společenské sebevraždě třetího stupně,

ale když jde o čtyřkolku, tak benzinofilní národ udělal naprosto bezprecedentní výjimku – před dvěma lety poslal Arctic Cat na trh sedmikilo, co o svíčkách a karbci neslyšelo ani jako čtyřkolkové miminko. Z předcházejícího plyne pro začátek i jedno dost zásadní poučení – pro zábavu si tohle nikdo nepostavil, bavit se za velkou louží s naftou by tam totiž nikoho ani nenapadlo...

» Diesel šplhá a šplhá a jenom si tak u toho poblafává...

MOTOR
BRZDY
ŘAZENÍ
PODVOZEK
OVLÁDÁNÍ
ZPRACOVÁNÍ
ERGONOMIE
CENA/HODNOTA



VERDIKT
QUAD
REDAKCE



IDE TO I BEZ TURBA

První, čím vás 700 diesel přivítá, když ho chcete prohnat, je zeleně zářící kontrolka žhavení. Po pár sekundách máte v sání dost tepla, aby nafta blafla v první otáčce. Mašina se otřese a mezi nohama se vám rozpoutá kovárna jako

za starých časů. Zapomeňte na TDI, HDI, TDCi, CDI, dCi, iCTDi a všechny další zaklínadla, co čtete zezadu na autech. Tohle je nafta bez kompresoru, jak má být – tluče jako hluchá bába do vrat, kouř smrdí jak ze zetora, ale jak ho jednou nahodíte, tak jede na věky. Absolutní



» Křesílko se dá vyměnit za korbičku nebo nosič



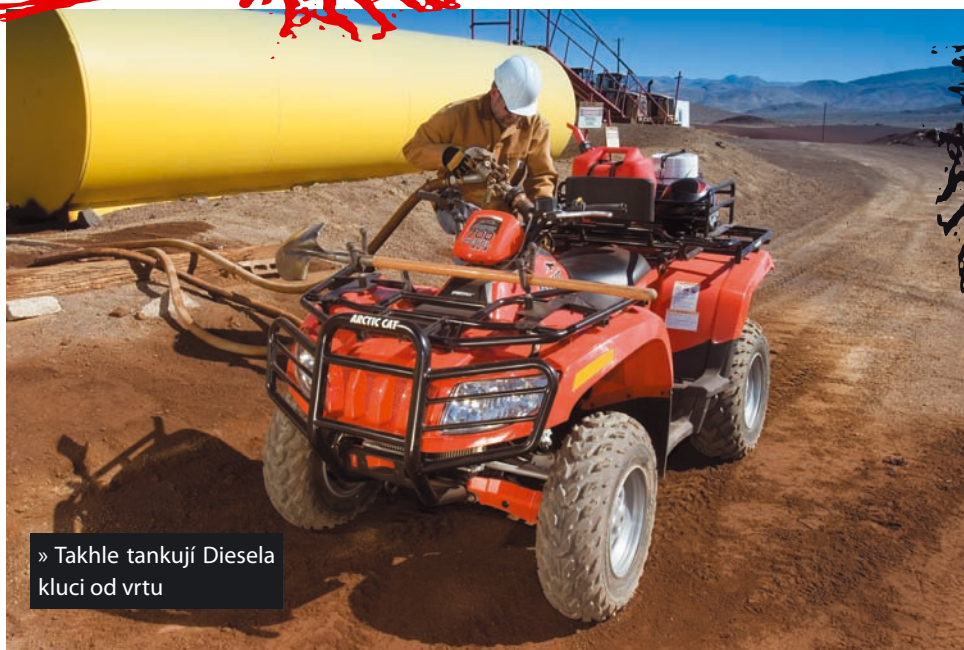
Arctic Cat 700 Diesel TRV

Motor	vodou chlazený vznětový dvouválec
Rozvod	OHC/4
Zdvihový objem	695 ccm
Vrtání x zdvih	75x77,6 mm
Max. výkon	42 k (31 kW)/7500 ot./min.
Max. točivý moment	neudán
Plnění motoru	vstříkování
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	25x8-12/25x10-12
Rozměry dxšxv	2390 x 1210 x 1250 mm
Rozvor	1473 mm
Zdvih kola vpředu/vzadu	
Světla výška	254 mm
Suchá hmotnost	382 kg
Nosnost nosiče vpředu/vzadu	45/91 kg
Tažná síla	476 kg
Nádrž	20l
Cena	279 900 Kč

klasika. I když s takovýmhle dvouválcem v naftě jste se sotva kdy setkali. Z toho, jak se ropák v rámu projevuje, čekáte, že při rozjezdu to postaví na prdel, usmaží guma a zmizí za rohem. Skoro. On se ale jenom tak nenuceně rozjede, otáčky přitom vylezou tam, kde má normální mašina volnoběh, a dál už to asi moc nepůjde. Ani nemusí, nafták má totiž výhodu v tom, že místo extra výkonu má skoro úplně plochou křivku kroužáku (nejvíc ho má v 2 250 ot./min.). Takže tahá pořád stejně, na volnoběh nebo blízko otáčkovému bezvědomí – kolem 4 500. Když se to vezme kolem a kolem, je 700 Diesel docela lenochod. Nikam se moc nežene, že by šel za plynem, o tom ještě neslyšel a maximálka taky žádná velká hitparáda. Jenže když už jede, tak jede kopec nekopec, údolí neúdolí a cestou necestou. Ze začátku jsem měl strach z výjezdů, diesela totiž hned tak nepřinutíte k nějakému kalupu na rozjezdu, a tak si člověk říká, jestli mu v pŕlce kopce nedojde dech. Nedojde, tenhle klapající exot si to do kopečka šine prakticky na volnoběh a nic nenaznačuje tomu, že by se mu chtělo uprostřed chcípnout.

PREŽIJTE TĚ

Benzinová sestra je na tom úplně jinak, po předsednutí z ropáka si hned při prvním rozjezdu dávám ze zvyku plnej. Jenže tady to znamená katapultáž dopředu a ne jenom to



» Takhle tankují Diesela kluci od vrtu

MOTOR	👍👍👍👍👍👍👍👍
BRZDY	👍👍👍👍👍👍👍👍
ŘAZENÍ	👍👍👍👍👍👍👍👍
PODVOZEK	👍👍👍👍👍👍👍👍
OVLÁDÁNÍ	👍👍👍👍👍👍👍👍
ZPRACOVÁNÍ	👍👍👍👍👍👍👍👍
ERGONOMIE	👍👍👍👍👍👍👍👍
CENA/HODNOTA	👍👍👍👍👍👍👍👍



lenivé da-da-da-da. Takže palec zpátky a znovu už s rozumem. Jsou to dva světy – když poznáte naftu, tak zjistíte, že benzinový motor je krásná hračka, kamarád na blbnutí, prostě hodně živá věc. Na pár metrech se rozjede, cvrknete do páčky plynu, otáčky vyletí nahoru a zadek začne házet hlínu za záda. Proč si teda budete kupovat naftu? V první řadě na práci. Arctic Cat postavil svého diesela z jednoho jediného důvodu –



jako stroj pro profesionální použití. Pro farmáře, lesáky, ale třeba i ozbrojené složky a všechny ostatní, kdo potřebují čtyřkolku k tomu, aby s ní dennodenně vozili materiál, tahali valníky, klády a další věci, co se blbě tahají rukama. Taky je to ideální mašina pro zaměstnance – když jim dáte do rukou benzinové sedmikilo, tak mimo to, že je většinou celý den nevidíte, a když se večer vrátí od hlavy k patě od bahna a s prázdnou nádrží, tak bude mít mašina tak o 300 km na počítadle víc. To se vám s naftákem nestane, ke hraní nesvádí, k výletům taky ne a tankujete ho tak jednou za měsíc (měl by mít o 50% delší dojezd než klasika). Navíc do něj můžete nalít stejnou naftu jako do traktorů v JZD, nepotřebuje bůhvíco jako nejmodernější turbodiesely.

Na vesnicích pořád ještě vidíte v provozu traktory, co mají za sebou třeba šedesátiletou kariéru, a když s nimi majitel omylem neskočí ze skály nebo neshoří o čarodějnicích, tak tu ještě pár dekád pobudou. S Arctic Catem to bude asi dost podobně. Motor má totiž udávanou trvanlivost 10 tisíc hodin a to znamená, že by měl při průměrném používání vydržet v chodu asi tak sto

let (to mám od výrobce). Takže jestli chcete udělat něco pro svoje praprapravnoučata, tak jim dneska kupte tuhle mašinu. A jestli už za jejich časů nebudou mít fousáci pod pískem moc ropy, tak to zas tak moc vadit nebude, protože už dneska umí sedmikilo pálit bionaftu s 20% řepkooleje, takže do budoucna to snad taky nějak půjde.

Kromě ostatního je rozdíl u obou mašin i ve váze – nafták je těžší o víc jak padesát kilo, a protože se na něj použilo víc železa, tak je taky o desítku dražší. Nicméně v cenách obou jsou zahrnuté věci, za které jinde solíte dál: pořádná koule, kvalitní naviják Warn nebo i přední rám (u benzínu navíc koncovka od Remusu), navrch je tu unikátní systém tří v jednom neboli TRV(korba, křesílko nebo nosič). Protože ASP Group se zabývá i dovozem kol, tak si můžete Cata zpříjemnit nějakou parádní hliníkovou sadou, třeba jako na fotkách. Z katalogu je pak na výběr kopec dalších užitečností a parádiček.



Text: Dan Pejzl
Fotky: Dan Pejzl, Arctic Cat

Arctic Cat 700 H1 EFI TRV

Motor	vodou chlazený jednoválec
Rozvod	OHC/4
Zdvihový objem	695 ccm
Vrtáníxzdvih	102x85 mm
Max. výkon	42 k (31 kW)/7500 ot./min.
Max. točivý moment	neudán
Plnění motoru	vstříkovaní
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	25x8-12/25x10-12
Rozměry dxšxv	2390 x 1210 x 1250 mm
Rozvor	1473 mm
Zdvih kola vpředu/vzadu	254/254 mm
Světla výška	279 mm
Suchá hmotnost	328 kg
Nosnost nosiče vpředu/vzadu	45/91 kg
Tažná síla	476 kg
Nádrž	20 l

Cena 269 900 Kč

» Úložný prostor u benzinové verze, nafták tam má filtr

