

..TEST: ARCTIC CAT THUNDERCAT 1000

Asi se to dalo čekat. Tak jako před pár lety v motorkách, tak poslední dobou i ve čtyřkolkách začaly narůstat objemy motorů. V první řadě z důvodu prestiže. 650 býval objem vzbuzující respekt, pak přišla sedmikila, sedmpade, osmistovky. A na konec litr v podání Arctic Cata. Polaris na něj zatím kontroval objemem 850, ale to určitě nebude jejich poslední slovo.

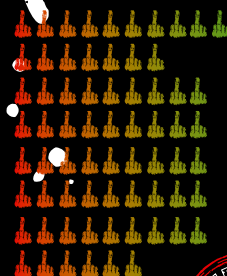


BRUTUS

» Velkou část kopců vyjede skoro na volnoběh...



MOTOR
BRZDY
ŘAZENÍ
PODVOZEK
OVLÁDÁNÍ
ZPRACOVÁNÍ
ERGONOMIE
CENA/HODNOTA



..ATV..

Máte doma postarší šestsetpadesátku a poohlížíte se po něčem silnějším? Proč? Kolik výkonu umíte v terénu přenést? 40, 45 nebo i padesát koní? Kolik by vám stačilo ke štěstí? 60, 70 nebo ještě víc? Když se takhle začnete ptát, tak nejste ti správní zákazníci pro Arctic Cat Thundercat 1000. Tahle mašina se nekupuje rozumem, ale srdcem, prostě víte, že ji chcete. Někde vzadu v hlavě máte zasunuté i argumenty typu super zpracování, neutuchající síla, jedinečnost... Ale stejně si ho půjdete koupit proto, že je to prostě litr a nad něj zatím ve čtyřkolovém světě není. To, co

způsobil Renegade (a zatím to neutichlo), to podobné chtěli tvůrci Thundercata – dosáhnout nákupního šílenství. To se ale v případě Arctic Cata podařilo jen částečně, protože Thundercat mimo krutého litrového dvouválu dostal jinak celkem tuctově se tvářící kapoty ve stylu firemní modelové řady.

Technicky jsme si Thundercata představili už loni, tak vás tu nebudu unavovat sáhodlouhým rozbořem. Stačí jenom připomenout, že tu máme ve čtyřkolce dosavad největší motor s výkonem asi 75 koní, který roztáčí klasicky zadní nápravu

a připojitelně i přední, uzávěrka předního diferáku rozhodně nechybí. Tenhle drobek váží rovných 324 kg, takže žádná sušinka.

KVALITA SE POČÍTÁ

Po všech čířanech a tchajwancích potěší zase jednou vidět něco, kde není potřeba remcat nad zpracováním nebo funkčností. Chyby se na vlajkové lodi minnesotského výrobce hledají dost těžko, ale štouralové si tak jako všude stejně něco najdou. Třeba podivný přepínač uzávěrky vedle budíku je sice stejný jako na menších modelech, ale určitě se najdou vhodnější a na ovládání pohodlnější řešení. Taky je tu dost málo odkládacího místa – máte tu na věci jenom malou schránku nad sedačkou před rozkrokem, pod sedačku nedáte nic (ale zase tam nechybí originální sada nářadí). A to je všechno. Jestli jsou tyhle výtky na místě nebo ne, si rozhodněte sami, ale jinak ke zpracování není připomínka.

Po všech těch řečech, že je Thundercat nebezpečně silný, jak cvrknete do plynu, jezdí hned po zadních a všichni, kdo na něm jeli, se ho báli, jsem k němu přistupoval s respektem. Jestli je to všechno pravda, tak to bude



..TEST: ARCTIC CAT THUNDERCAT 1000

neuvěřitelná mrcha, co nemá ráda lidi, a když nejste profík, tak vás vyhodí ze sedla hned po nastartování, přejede křížem krážem a nakonec snad i poplívne. Jak se ukázalo, zase si všichni něco přidali, hodně toho slyšeli od známého jednoho kamaráda i jeho babičky a tak dál.

Takže na rovinu. Thundercat je naprosto skvělá mašina. Nežere lidi, ani myslivce ne. Když přidáte plyn, tak vás neshodí a nejede hned po zadních. Zklamání? Pro mě tedy ne. Protože kromě toho, že tohle nedělá, tak dělá všechno to, co potřebujete od takhle velké mašiny (i když kdo ví, co vlastně potřebuje od největší mašiny na trhu...).

NESEZERE TE

Nebudu se tu rozepisovat o tom, že dobře řadí, a taky, že brzdí, za ty prachy prostě už nedostáváte něco napůl. Rozepisovat se ale dá o tom, jak jede největší čtyřkolový motor. Jede neuvěřitelně – jemně a odspodu, když to potřebujete, a krutě a brutálně, když je třeba odněkud rychle zmizet. Nedá se říct, že by byl nějak nebezpečný pro toho, kdo ví, co se silnou čtyřkolkou. Jestli jste zvyklí na 750 a osmikila, tak vás asi neohromí. Jede o něco líp a znát je hlavně porce krouťáku navíc. Ale třeba dávkování výkonu je bez problémů a dá se na něj rychle zvyknout. Myslet na koníky mezi nohama se rozhodně vyplácí ve chvíli, kdy jedete prudší výjezdy. Stačí si totiž neuváženě vrknout a Thundercat se vám klidně začne stavět do svíčky. Jinak ale máte k dispozici výkon, před kterým neobstojí žádný kopec. Nikdy mu nedojde dech v půli stoupání, před nájezdem se nemusíte rozjíždět, ale nahoře je třeba včas zaklapnout, aby z toho nebylo volné pokračování luftem do neznáma. Chce to se hlavně dobře držet a zvykat si na nepoznanou sílu – velkou většinu kopců prostě Thundercat vyprdí jen tak, skoro na volnoběh, jako by se

» Thundercat zatím kraluje objemem, otázka je, jak dlouho...



nechumelilo, když ale přidáte, tak se do toho pustí tak, že nahoře nestačíte brzdít. Těžko využijete tuhle sílu celou, litr si s chutí zahrabe i na vyprahlém asfaltu. Kdekoliv mimo silnici se otočíte do směru jenom polechtáním plynové páčky – monstrózní zadní guma s chutí vydrbou trávu i s podloží a zadek opíše oblouk stejně rychle, jako když se otáčíte s naduplou sportkou. Jenže tady máte pod sebou dvakrát tolik váhy... Určitým úskalím jsou přejezdy pod plným plynem. Thundercat si totiž se zrychlováním nedělá hlavu a táhne nezměrně až skoro do stovky a přitom cítíte, jak se přední kola jen

plynokapalinových plně štelovatelných Foxů. Ty byly zatím jenom předběžně nastavené, ale už tak byla jízda na nich neuvěřitelně příjemná a přitom přesná, bez pohupování. Investice je to sice jako hrom, ale ani samotná mašina není pro škudlily.

Z průměrnosti určitě vyčuhuje i řízení – je až překvapivě ostré, Foxy ale hodně z jinak přenášných momentů utlumily, tlumič řízení asi nebude pro ostřejší zasazení od věci. Do budoucna se určitě Arctic Cat pochlapí a taky konečně udělá posilovač. Na tohle obra by určitě pasoval.

Text: Dan Pejzl
Fotky: Dan Pejzl

Arctic Cat Thundercat 1000

Motor	kapalinou chlazený dvouválec
Rozvod	OHC/4
Zdvihový objem	951 ccm
Vrtání x zdvih	92 x 71,6 mm
Max. výkon	cca 75 k (55 kW) / 7500 ot./min.
Max. točivý moment	neudán
Plnění motoru	vstříkávání
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	25x8-12/25x10-12
Rozměry dxšxv	2154 x 1206 x 1252 mm
Rozvor	1333 mm
Zdvih kola vpředu/vzadu	254/254 mm
Světla výška	280 mm
Suchá hmotnost	324 kg
Nádrž	24,6 l
Cena	355 000 Kč

lehce dotýkají země, zatočit pak za roh bude chtít lehce ubrat, aby se předek chytil podkladu. Platí to i o brzdách, takhle rozjetou váhu krotí s vypětím sil a je dobře na to myslet a využívat s předstihem i možnost brždění motorem.

FOXY NA PRÁNÍ

Samostatný text by si zasloužil i podvozek. Na testované mašině ovšem nebyl v sériové podobě, zástupci ASP Group na tomhle kousku nainstalovali voňavost v podobě



» Jediný úložný prostor