



ДВОЙНОЙ УДАР

THUNDERCAT 1000 EFI 4X4 ЦЕНА: 507 600 РУБ. В ПРОДАЖЕ: С ВЕСНЫ 2008 Г.

СВЕДЕНИЯ О ЛЕВИАФАНЕ, СОЗДАННОМ В НЕДРАХ ARCTIC CAT, ПОЯВИЛИСЬ ЕЩЕ В ПРОШЛОМ ГОДУ. НА ВЫСТАВКАХ, В ЧАСТНОСТИ В ХЕЛЬСИНКИ, ЕГО ДОВЕЛОСЬ НЕМНОГО ПОТРОГАТЬ РУКАМИ. И ВОТ, НАКОНЕЦ, В ФЕВРАЛЕ, УЖЕ НА ВТОРОЙ ДЕНЬ ПРЕБЫВАНИЯ НОВИНКИ В РОССИИ, ЕЕ УДАЛОСЬ ОСЕДЛАТЬ И ПОСМОТРЕТЬ НА ЧТО ОНА СПОСОБНА. ◻ ИГОРЬ ВЛАДИМИРОВ ◻ ФОТО АВТОРА



ПРЕДСТАВИТЕЛИ КОМПАНИИ «СУМЕКО» очень хотели показать, как говорится, товар лицом. Поэтому подыскали место в Ленинградской области, где по идее должно быть все, чтобы по-взрослому покатасть новинку. Но случилось так, что температура внезапно понизилась и выявить некоторые возможности Thundercat в честном поединке с off-road не получилось. Нет худа без добра: зато мы смогли проверить и оценить те свойства, которые летом вряд ли удалось бы. Ну, а теперь подробнее.

Известно, что в разной обстановке один и тот же предмет выглядит по-разному. Виной тому размеры, цвет и форма окружающих вещей. Освещение также имеет большое значение. Поначалу, после выгрузки из закрытого прицепа, Thundercat показался каким-то грустным и отстраненным. При этом очень ладненьким и хорошо скроенным.

Грусть только выехавшего из прицепа квадрика объясняется просто: вместо травки, солнышка и прочих прелестей он попал на лед, жесткий снег, во мглу и во все то, что древние греки называли адом (для тех, кто забыл, элины считали адом вечный холод). Однако после того

как у Thundercat был запущен двигатель и он переехал уже своим ходом на более или менее свободное пространство, ему, видимо, полегчало, и стало возможным, не обижая железную душу аппарата, полюбоваться по поводу его потрошков.

Первое, что очень обрадовало собравшийся синклит, — это легкость и доступность двигателя и трансмиссии. Боковые пластиковые стенки, которые по бокам прикрывают двигатель, снимаются просто, даже можно акцентировать — очень просто. Благодаря конструкции элементы мотора доступны для осмотра и каких-либо действий с ними также и со стороны колес. Для любителей тяжелого off-road будет наверно бесполезной информация о том, что и свечи очень легко доступны, а воздухозаборник позволяет без труда присоединить к нему шнохель и вывести его наружу. В передней части квадрика, под багажником также есть крышка, через которую можно получить доступ к внутренним органам Thundercat.

В передней части, где обычно располагают лебедку, уже есть специально подготовленное место для ее установки. Вроде бы пустячок, а приятно. Сиденье, о котором приходилось только слышать и пару раз

- 1 Место водителя немного изменилось, хотя по большому счету все на своих местах.
- 2 Задняя подвеска по конструкции такая же, как и раньше, клиренс тот же.
- 3 Левая рукоятка руля по функциональности — классика от Arctic Cat — просто и удобно.
- 4 Новое сиденье снимается легко, открывая хороший доступ к элементам квадрика.

пощупать на выставках, действительно комфортно, легко снимается и неплохо выглядит. Но о самом сиденье чуть позже. Вид, который открывается стороннему наблюдателю при снятом сиденье, в общем-то, мало чем отличается от тех же видов на другие квадрики Arctic Cat и не только их. Но достойный набор ключей в доступном месте производит нужное впечатление.

Если смотреть на Thundercat строго в профиль, то практически сразу заметно одно из его основных отличий от прежних моделей: заднее колесо немного выступает за габарит заднего крыла. И это не тюнинг-овое колесо, а стандартное. О чем это говорит? Правильно: проще выезжать из канавы, к примеру, или, если будет желание, задрать Thundercat «на козла», не опасаясь поломать крылья. ⊕



Да, Thundercat длиннее своих предшественников. Вернее будет сказать, длиннее не он сам: габаритные размеры у него такие же, как, к примеру, у модели 700 EFI. А вот колесная база у Thundercat больше на пять сантиметров.

Наверное, пора оседлать «гремливого ко-та» и посмотреть, насколько хороши новый V-образный мотор с рабочим объемом в 950 «кубиков» и удлиненная колесная база.

Несмотря на противные минус пять градусов и почти 90 процентов влажности воздуха, Thundercat быстро завелся и, похоже, сам захотел размяться. Небольшие прохваты по заснеженной целине и преодоление канав, покрытых сухой травой, оказались для него семечками. С учетом того, что на квадрик установлена резина «для прерий», его поведение можно признать очень уверенным. При желании можно покрутиться почти на месте, используя различные возможности трансмиссии. И вот тут появилась возможность проверить преимущества длинной колесной базы. Именно на задеденевшей и горбатой дорожке, меняя режимы трансмиссии и то разгоняясь, то притормаживая, а то и вообще тормозя «в пол», удалось

немного понять новинку и оценить некоторые достоинства большого расстояния между передним и задним мостами.

Преимущество первое. При торможении на скользком и твердом покрытии у Thundercat меньше сносит заднюю ось в сторону. Преимущество второе. При движении по дороге с продольным горбом посредине им немного, но проще управлять в тех случаях, когда передняя или задняя ось пытаются увильнуть с указанного направления. Получасовые пробы на разбитой ледяной дорожке показали, что даже на установленной на Thundercat штатной резине можно уверенно управлять им в сложные моменты на сравнительно большой скорости. И даже если резина начинает юзить, все равно есть возможность поймать квад и направить его в нужное русло. И тут надо вернуться к сиденью. Действительно, посадка получается ниже, чем, к примеру, на модели 700 EFI. Но не только ниже, а еще и комфортнее. К сожалению, не удалось померить старое и новое сиденье, но создается полное впечатление, что новое сильно отличается не только по форме, но и по ширине. Разница в ширине позволяет, перемещаясь по сиденью даже

незначительно, то нагружать какую-нибудь из сторон, то разгружать. Делать это удобнее, чем раньше (имеются в виду прежние модели), а также чем на квадраках аналогичной массы и габаритов других производителей. Может быть, это личные особенности (вес, рост и т. д.), но факт.

Рулевое управление достаточно стабильно легкое, как при полном приводе, так и при заднем и включенной блокировке. Очень порадовало легкое и четкое включение передач. Первый раз на квадроцикле не приходилось вгонять с усилием рычаг в нужное положение, все происходит легко и, если так можно сказать, приятно.

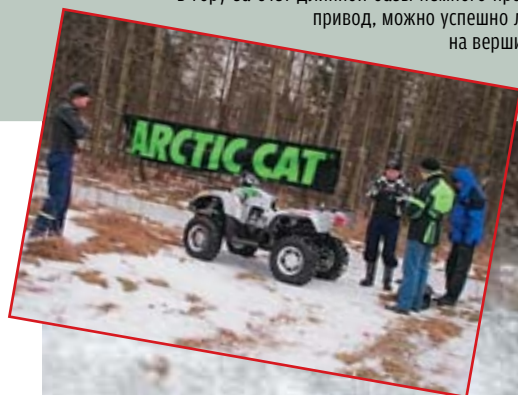
На скорости 50-60 км/ч при езде по промерзшей целине претензий к управлению нет, как и к мягкости хода. По крайней мере, до состояния «высыпания позвонков в труссы» дело не доходило. Стоя, конечно, привычнее, но на Thundercat, оказалось, можно и сидя. Регулировки позволяют точно подстроить подвеску не только под свой вес, но и под особенности поверхности движения.

Память уже немного подводит, но создается полное впечатление, что рукоятки руля по сравнению с другими моделями немного отличаются. Вроде и диаметр тот же, и длина такая же, но что-то поменялось. Может быть, материал другой или форма рукояток снизу. Короче, рукоятки удобны.

Наконец о главном. Thundercat после того, как довелось на нем поездить, подкупил своей универсальностью. На нем можно и погонять от души, с ветерком, а можно сделать все то же самое, но медленно, с чувством, толком, расстановкой. Он годится и для тех, кто еще рвется в бой и желает получить адреналин ведрами, и для тех, кому уже надоело брать нахрапом вершины — хочется просто получить гарантированное удовольствие. Редкий случай. □

НЕКОТОРЫЕ ВЫВОДЫ

Не удалось найти правильной грязи. Жаль. Но судя по поведению мотора, который шустро разгоняется, и жизни трансмиссии, которая срабатывает уже при примерно 1600 мин⁻¹, тяги достаточно, чтобы на самых малых оборотах самого себя вытащить за волосы из трясины. Разумеется, насчет волос — гипербола, но возможности мотора и трансмиссии впечатляют сразу. Да и звук у мотора приятный, не как у одностволки какой-нибудь. Съезд с горы и въезд в гору за счет длинной базы немного проще, чем у квадриков с базой покороче. Используя полный привод, можно успешно лезть в гору по очень неровной поверхности, не заскакивая на вершину на скорости, а забираясь с места и потихоньку. Конечно, можно и ходом, но с места иногда приятнее и здоровее, всегда есть шанс быстро поменять траекторию.



КВАДРОЦИКЛ ПРЕДОСТАВЛЕН КОМПАНИЕЙ «СУМЕКО» — ОФИЦИАЛЬНЫМ ДИСТРИБЬЮТОРОМ ARCTIC CAT В РОССИИ.



ВПЕРВЫЕ В МИРЕ!

МОТОВЕЗДЕХОД
С ОБЪЕМОМ ДВИГАТЕЛЯ **950** см³



**РАЗДЕЛИТЕ
НАШУ СТРАСТЬ**



ООО «Сумeko»
Официальный дистрибьютор ARCTIC CAT в России
192236, Санкт-Петербург, ул. Софийская, д. 14
Тел./факс: +7 (812) 448 70 88
E-mail: arcticcat@sumeko.ru

Информация о дилерах: www.sumeko.ru