



# Двойной удар

В рекламных буклетах и на постерах с изображением Thundercat есть надпись: “Двойная мощность”. Видимо, имеется в виду наличие у мотора двух цилиндров. Но словосочетание “двойной удар” этому квадроциклу подошло бы больше



У него не только цилиндра два, но и рабочий объем двигателя 2 л. Плюс к этому еще и колесная база увеличена, и центр тяжести понижен... Короче говоря, Thundercat на сегодня пока самый-самый. Что изменилось по сравнению с прежними моделями? Во-первых, цвет. Серебристый “металлик” оказался для Thundercat, наверное, самым правильным решением, особенно в сочетании с черными сиденьем, рулем, покрывками и т.д. Блестящие колесные диски из полированного алюминия и фары головного света, чем-то действительно напоминающие кошачьи глаза, тоже добавляют шарма в общий облик. Во-вторых, легкий доступ к сердцу нового “кошачка”. Боковые пластмассовые панели, находящиеся снизу от сиденья, легко снимаются и позволяют без затруднений “общаться” с мотором и трансмиссией. Несмотря на наличие двух цилиндров, доступ к свечам зажигания очень прост. Также есть возможность прикрепить вывод для “верхнего” забора воз-

духа (шнорхеля) без каких-либо серьезных переделок.

В передней части квадроцикла, под багажником, находится еще один люк, открыв который можно подобраться к системе охлаждения и другим не менее важным органам. Передняя подвеска, как и задняя, на виду, и их элементы доступны как для внешнего осмотра, так и для возможного ремонта.

В передней части за небольшим “кенгурином”, который устанавливается штатно, предусмотрено место специально для лебедки.

При посадке на новое сиденье выясняется, что она действительно немного отличается от прежней, центр тяжести снижен, форма сиденья более удобна. Да и ногам благодаря этому комфортнее, особенно если человек не слишком высокий.

Колесная база Thundercat по сравнению с предыдущим флагманом 700 EFI увеличена практически на 5 см, и это видно даже невооруженным глазом. Большая база – это хорошо и удобно, особенно при



1 Фаркоп крепится к раме в том месте, где она наиболее прочна, и здесь же крепится редуктор, увеличивая ее жесткость



2

2 Многие детали конструкции ATV и мотора, в частности системы охлаждения и воздухозабора, доступны даже “просто со стороны”



3

3 До элементов двигателя и трансмиссии Thundercat легко добраться благодаря съемным боковым кожухам

езде по относительно ровным поверхностям. Так как тестировать Thundercat довелось при погоде, совершенно не гармонирующей с непосредственным назначением ATV, – при минусовой температуре и на поверхности, где лед перемежался со снегом и промерзшим грунтом, удалось ощутить все прелести увеличенного расстояния между передней и задней осями. Выглядело это примерно так: разгон до 30–40 км/ч по дорожке, затем торможение. Снос задней оси оказывался в этом случае минимальным как на прямой, так и в плавных поворотах. При движении по очень скользкой поверхности Thundercat, естественно, “поскальзывается”, но если рулем и курком “газа” действовать аккуратно, то можно уверенно ехать со скоростью 40–50 км/ч. Правда, если дорога имеет поперечный уклон, то квадроцикл немного сносит в его сторону. В принципе, это нормально, но у Thundercat снос немного меньше, чем у 700 EFI.

Препятствия в виде высокой ступеньки Thundercat так-

же преодолевает легче, его передняя часть не так подвержена “подпрыгиванию”, как у короткобазных моделей, да и назад он заваливается не так активно. Законы геометрии пока никто не отменял!

По целине, где средняя высота кочек составляет примерно 15 см, Thundercat идет бодро и даже на большой скорости позволяет сидеть на сиденье. Правда, при этом имеет смысл подстроить под себя подвеску, ведь удобная посадка позволяет водителю проехать большее расстояние с меньшими моральными и физическими потерями.

Подъем в гору можно считать вторым по сложности трюком при езде на ATV после преодоления жидкой грязи с известным грунтом под ней. Мощности мотора и настроек вариатора оказывается у Thundercat вполне достаточно, чтобы с места начать штурмовать крутой подъем. Движение Thundercat начинается, когда мотор раскручивается примерно до 1600 об/мин, и сразу же “тянет”. Это удобно как при затяж-

ном подъеме по скользкой поверхности, так и при попытках вылезти из болота. То же можно сказать и о езде по рыхлому песку и дюнам. Несмотря на хорошую тягу, колеса не срываются в пробуксовку и позволяют двигаться равномерно и поступательно, контролируя этот процесс. А для более четкого контроля можно установить покрывки с более агрессивным рисунком протектора и диски большего диаметра. У Arctic Cat есть различные варианты колес и дисков, которые можно приобрести отдельно.

Также Thundercat неплохо рулится с включенной блокировкой и подключенным полным приводом.

Попытки разогнаться до максимума по целине подтверждают, что удлиненная колесная база – благо. В принципе, 50–60 км/ч – это реально и комфортно. Причем торможение в таком режиме езды вполне достойное. На сравнительно рыхлом грунте Thundercat при сбросе “газа” и торможении быстро замедляется, не изъясняя желания “повилать

хвостом”. Тут главное не переборщить и не попасть в момент торможения на бугорок. Рычаг тормоза на руле помогает избежать неприятностей, и благодаря его работе можно дозировать степень замедления. Ножной тормоз, в принципе, тоже неплохо, но пользоваться им часто не стоит, да и при тряске, когда ноги все время должны иметь опору, отрываться на торможение правой ногой нет никакого желания.

Что в итоге? Новинка от Arctic Cat обладает достаточными для подвигов мощностью и крутящим моментом, общая компоновка машины позволяет вполне уверенно передвигаться по бездорожью и лесным дорогам на большой скорости. Что касается жесткого off-road, то из-за погоды испытать его в грязевых ваннах не удалось. Но по ощущениям Thundercat должен и здесь показать себя молодцом. Вот только “резину” ему поменять не мешает на более “агрессивную”.

Вячеслав Иванов  
Фото автора