

Arctic Cat ALTERRA 400

Štedrý a pracovitý

36



Možno sa niekto za objemom 400 ccm ani neohliadne, však načo by mu bola tak slabá a malá štvorkolka, ale pozor... niekedy málo môže znamenať viac. Alterra 400 vás štedro obdarí jazdnými vlastnosťami, príjemnou akceleráciou, prepracovaným podvozkom a na druhej strane pracovitou premietajúcou sa neštandardnou silou v ťahu a priechodnosťou v ťažkom teréne. Navyše je dostupná s EČ vo veľmi rozumnej cene 5 849 Eur s tým, že v základe nájdete parádny navijak

(3 000 lbs) a homologované ťažné zariadenie. Keď povieme Arctic Cat, bavíme sa o prešibanej mačke, ktorá má za sebou zvukné meno štvorkoliek, SSV a aj snežných skútrov. Vyrábať teda v Arctic Cat vedľa pričom táto 400-vka nie je najmenšia v produktovej línii pre dospelých, je tu i ešte menšia Alterra 300. Alterra 400 je v podstate lacnejšia alternatíva a patrí do segmentu úžitkovej a z časti zábavnej, či presnejšie povedané rekreačnej ATV techniky.

Prvý pohľad

Ak sa postavíte pred tento stroj, okamžite získate pocit kompaktného, dobre ovládateľného a zaujímavo vybaveného stroja. Dizajnom sa radí do strednej triedy, LED svetlá tu nehľadajte, ani žiadne „vyčáčanice“. Alterra sa na nič nehrá, ukazuje jednoduché, ale zároveň typické rodinné tvary dizajnu, farba je len zelená a červená, plechové disky obuté do pneumatík Kenda Pathfinder, ktoré sľubujú univerzálnu trakciu pre off/on road. Zároveň mi pripomína jednomiestne vozidlo, i keď homologizácia je dvojmiestna, tak treba brať do úvahy fakt, že druhé miesto je pripravené prevažne len na krátko, či núdzové presuny. Úžitkovejšia rada v ponímaní pre dvoch je index Alterra 500/550/700, alebo luxusná rada triedy TRV 500/550/700/1000 s operadlom pre spolujazdca. Pokračujme ale v zoznamovaní, veľmi sa mi páčia držiaky pre batožinu SpeedRack II, vpredu (nosnosť 34 kg) a vzadu (nosnosť 68 kg) – čo je kombinácia oceľových rúrok a odolného a protišmykového plastu. Trošku ma prekvapil mechanický ventil prepínania PHM rezervy, naopak potešila ma 12V zásuvka upevnená z boku na kryté palubnej dosky. Jedným ťahom odklápam sedadlo, kde získavam bleskový prístup k batérii a poistkám stroja. Trochu márne hľadám schránku na mobil a doklady, žiaľ nič nenachádzam, čo je škoda.



Fotogaléria tu:

Pod kapotou

Pod palubným prístrojom, ktorý disponuje základnými údajmi sa nachádza spínacia skrinka s prevapením: OFF, ON a START. Normálne stroj štartujem ako auto, otočením kľúča vpravo a na to som si zvykol tak, že som mal naštartované už počas nasadenia na štorkolkou, čo výrazne zrýchľuje pracovný proces. Elektronický prepínač 2x4 / 4x4 je spárovaný s kontrolkou na displeji, motor naskakuje tichým zvukom a uvedomujem si, že som nevidel koncovku výfuku, tak zosadám a našiel som ju pekne ukrytú v strede za EČ. Pozerám závesné zariadenie je rýchlo odnímateľné, nezávislé zavesené sú všetky štyri kolesá na „A“ ramenách, každý tlmič má nastaviteľné predpätie (potrebný kľúč). Brzdy obsluhujú kotúče na 3 kolesách, (2 x vpredu a 1 x netradične vzadu iba ľavé koleso), podvozok má polovičné krytovanie, ramená a poloosy nie sú kryté ani vpredu ani vzadu. Jednoduchý jednovalec je teraz posunutý o 8 cm dopredu, chladený je vzduchom a olejom a tak toto voľné miesto vpredu vyplňa najviac. Alterra disponuje novým podvozkom s nižším ťažiskom a dlhším rázvorom (121,9 cm), ktorý je predĺžený oproti pôvodnej verzii o 5 cm. Papierovo navyše sľubuje ergonomický posed a skvelú ovládateľnosť, však uvidíme či sa niekde klamalo.

37

● Samostatné závesy každého kolesa sú dnes už samozrejmosťou...

● Ovládacie prvky na riadidlách sú umiestnené prehľadne a sú ľahko dostupné, zároveň potešia svojim kvalitným vyhotovením



Jazda - nesklame ani neprekvapí

Nabitý predchádzajúcimi technickými informáciami bez zaváhania sadám do sedla a vyberám medzi možnosťou H – do rýchla, L – do pomala. Miesta mám habadej, nevidím na ovládanie nič zložité, plyn ovládam pravým palcom, motor reaguje okamžite, ale nie prekvapivo. Čoskoro som v ľahkom teréne a zoznamovanie pokračuje. Motor nie je lenivý a nízky kubický objem ako protiváhu využíva kompaktnosť a nízku váhu stroja, práve pre akčnejšiu akceleráciu. Krátky rázvor ma už v začiatku jazdy dostáva do obrazu vysokých možností obratnosti stroja. Jazda v stúpačkách je bezproblémová, stroj spoľahlivo zatáča i cez oráčiny, podvozok odhodlane kontruje priečnym nerovnostiam a zároveň dostávam výbornú odozvu do rúk, pričom riadidlá v pokoji bez námahy robia to, čo majú. Sila motora je pekne rozložená bez prekvapivých momentov a prevod do rýchla si okamžite užívam. Prvé športové drifty na šotoline naznačujú aj tak trochu zábavnú povahu stroja, čo v ASP ale radi moc nevidia, lebo stroj je rekreačne úžitkový a nie športový. Zakázané ovocie ale chuť najviac a ja si vždy pri každom teste odhrýznem svoj športový koláč. Reakcia podvozku a stabilita stroja v teréne i vo vysokých rýchlostiach sú priamo úmerné krátkemu rázvoru a úzkej šírke stroja, tak potom opatrne pri vyvážaní. Pneumatiky sa radi hrýznu pri drifte do nerovnosti a stroj ma chce prehodiť, pričom blesková reakcia na presne reagujúce riadidlá pritiahne uzdu nechceným manévrom.

Po zábave práca

Aj jednovalec má svoje čaro v pomalom a silnom ťahu a testovať priechodnosť ťažkým terénom je teraz moja redakčná úloha. Veľké dvojvalce sú väčšinou i ťažké a niekedy ich sila nestačí na to, aby sa ťažší stroj vyhrabal z blata von. Opäť pripomínam nízku váhu a kompaktné rozmery, pričom prudké stúpanie v pozícii s mojím nosom nalepeným na budíkoch pri 4x4 motor zvláda dokonca bez prešmykov pneumatík. Netvrdím že je to hračka ale tvrdohlavosť a hrdosť tejto techniky nedovolí stroju zastať. Ale pozor na prevrátenie, kompaktnosť stroja má i svoje nevýhody. Lahkosť zdolávania ťažkého terénu má táto mačka v krvi a ide len o to, ako dômyselne pracujem s ovládacími prvkami stroja. Blesková myšlienka o tom, ako sa budem vyhovárať Dušanovi a Oldovi z ASP, prečo sa ich práve novo rozbehaný stroj kotúlal z prudkého svahu dolu ako lopta, ma prepne opäť do normálneho režimu a rozum mi velí zatočiť do blízkeho lesa plného prekážok. Táto mačka je tu doma a krúti sa pomedzi kríky a stromy ako had. Podvozok neprekvapia ani hlboké koľaje od lesnej techniky, priechodnosť ťažkým terénom je rozumná, rozmýšľam, či vôbec bežný „záhradkový či chatový“ užívateľ tohto stroja bude robiť také nezmysly, ako ja. Možno hej, predstava plne naloženého vozíka za mnou so zapnutým 4x4 v móde „L“ ma dostáva obrazu, že tento stroj je vlastne predimenzovaný k pomeru na účel aký je určený a s pomerom koľko vlastne stojí.

Výborný stroj adekvátny k cene

Áno, v ponímaní americkej produkcie v oblasti konkurencie je to doslova „lacnovka“. Prijemný stroj strednej, nenáročnej triedy s presným ovládaním môže obsluhovať i ľahká rangerka, čo chová ovce, či kozy. Na bežnú prácu zo strojom nepotrebujete žiadne extra školenia, či návyky, proste sadne si tu i decko, našťastuje a ide - stroj sa správa spokojne, bezpečne, hladko bez výstrelkov. Ak chcete stroju naložiť, počítajte so stredne vysokou priechodnosťou, spoľahlivým podvozkom a lineárnym zrýchlením. Ale stroj strednej triedy má svoje limity ako v rýchlosti, tak priechodnosti, či práci. Ak vyžadujete od stroja extrémne zaťaženie pre extrémnu prácu, choďte o kategóriu vyššie, pretože by ste túto techniku skoro zničili. Ak ste ľahký záhradkár a nefaháte z lesa kmene stromov, tu ste doma a navyše získavate rozumný stroj pre celú rodinu, nebude sa ho v záhrade báť 10-ročný chalan, ani staršia manželka. Tak ako je jednoduchý vo farebnom prevedení, tak je jednoduchý i na obsluhu a jeho hlavný imidž je práve názov: Arctic Cat. Ja tu ale vidím nutnosť ďalšej výbavy: kvôli bezpečnosti kryty rukoväti, aspoň plastovú ochranu všetkým ramien zospodu kvôli blatu a kameňom, a nakoniec vodeodolnú skrinku na pár potrebných vecí, ktoré by ste na výlete do lesa mali so sebou mať.

38

test



► Arctic Cat ALTERRA 400

Cena: 5 849 Eur

Motor: 366 ccm, 4-ventily, SOHC, R1

Prevodovka: Duramatic™, automat CVT

Rozmery: 2 141 x 1 143 x 1 189 mm

Rám: kolískový, pozv. z oceľových rúrok

Hmotnosť: 273,6 kg (suchá)

Ťažná sila: 476,3 kg

Objem pal. nádrže: 16,3 l

Pneu: vpredu: 24x8-12, **vzadu:** 24x10-12

Homologizácia s EČ: áno v cene

ATV na test zapožičal:

ASP Group s. r. o., Žebrák (CZ)