



Новый уровень

По традиции весной Arctic Cat представляет модели будущего сезона, а в первых числах осени в прессе появляются отчеты о тестах. Итак, немного о новых моделях снегоходов сезона 2008–2009 гг.

Обычно после знакомства с новинками мира снегоходов приходится долго искать мелочи, от которых можно оттолкнуться при подготовке публикации. Весной этого года компания Arctic Cat значительно облегчила жизнь журналистам. Мелочей искать не пришлось, так как были представлены сразу три новые модели, которые и в виде «весенних прототипов» не имели аналогов в принципе и подняли продукцию Arctic Cat на совершенно новый уровень.

Первое, о чем хочется рассказать, – это Bearcat. Представленный весной этого го-

да Bearcat совершенно не похож на своего «предка» как внешне, так и по начинке. Можно сказать, что это абсолютно новый снегоход, созданный на базе старых разработок. Выпускаться он будет пока в трех модификациях, но на единой платформе, как принято говорить в автомобильных изданиях. Что общего будет у этой серии? Шасси Twin Sprag. Специфически расположенный центр тяжести, который переносит большую часть массы элементов снегохода ближе к передней подвеске, повышенная жесткость шасси и передовые технологии по соединению металла, позволившие зна-

чительно снизить вес, – это только вершина айсберга. Кроме того, предлагаются новые для серии моторы рабочим объемом 1 л и усовершенствованная задняя подвеска, что не менее важно.

Теперь об отличиях. Внешне издалека модификации почти не различаются, за исключением той, которая комплектуется более узкой и короткой гусеницей. Но во время поездки различие между литровой четырехтактной версией мощностью 123 л.с. и 570-кубовой двухтактной мощностью 62,5 л.с. все же есть. Во время тестов удалось с небольшим перерывом опробовать и ту и другую. Однако решить, какая «круче», было затруднительно. Дело в том, что они четко соответствуют тому, что ожидаешь, а также стоимости. Нет, неверно. Обе широкогусеничные версии превзошли все ожидания по ощущениям во время езды по трассам и снежному бездорожью. Но при этом разница в их поведении соответствует и разнице в моторах, и разнице в стоимости. Так будет правильно...

Первое, что удивило, – это способность нового Bearcat держать направление. В принципе, достаточно направить его по нужному курсу, и на этом функции драйвера заканчиваются – снегоход послушно идет туда, куда ему указали. При необходимости



можно корректировать направление как обычно, но не надо подруливать, чтобы оставаться на траектории. Как это сделал производитель, не совсем ясно, но факт остается фактом: Bearcat рулится очень хорошо, по ощущениям даже лучше, чем туристическая модель. При этом Bearcat меньше реагирует на загрузку. Может быть, это заслуга шасси, может быть, центровки, может быть, задней подвески... Скорее всего, в данном случае можно говорить об очень удачном сочетании развесовки и других параметров. Некоторые моменты, которые автоматически относишь к недочетам, просто теряются по сравнению с общим впечатлением от езды. А каково ездить весной по частично раскисшей трассе, объяснять сведущим людям, наверное, излишне.

Показалось немного странным, что производитель оснастил модель с 570-кубовым мотором гусеницей с высотой грунтозацепов всего один дюйм, в то время как литровая версия имеет грунтозацепы высотой 1,25 дюйма, то есть на 0,25 дюйма (примерно 0,6 см) больше. Но такой малости оказалось достаточно, чтобы 570-й явно больше проскальзывал на открытых ледяных участках. В рекламных буклетах вес по традиции не указывается, но, сопоставив некоторые параметры, можно сделать вывод, что 570-й все же легче, чем литровой Z1 XT. Поэтому на 570-м перед поездкой надо более четко настраивать подвеску, тем более что особого труда это не составляет. Если все настроить правильно, то пробой подвески маловероятен даже при крутых спусках по «гребенке» и резком переходе на ровный горизонтальный участок. Плюс? Еще какой! Большую часть пути можно просто сидеть не вставая и наслаждаться окружающими видами, перемещаясь при этом с максимально возможной скоростью.

Теперь о 570-м моторе. Некоторым показалось, что он «не едет». Скорее всего, такое ощущение возникло оттого, что он

больше «юзит» гусеницей по льду при разгоне. На трассе со снегом и его подобием 570-й с учетом «тактности» и объема, разумеется, можно назвать шустрым и бодрым без оговорок. Литровый мотор вытягивает за счет рабочего объема, да и шумит поменьше. Но «двухтактник», как и положено, все-таки достаточно бодр, невзирая на рабочий объем.

Очень яркое впечатление оставил Z1 Turbo LXR с двигателем мощностью 177 л.с. – сумасшедший разгон литрового турбированного мотора, хорошая управляемость и высокий уровень комфорта. Конечно, пускаться во все тяжкие off-road на нем нет резона, но отвести душу на трассе или на ровной и твердой поверхности можно. Грунтозацепы у этой версии 1,25 дюйма, и они хорошо справляются и с настом, и с мокрым снегом. Понятно, что этот снегоход предназначен в первую очередь для эгоистов, предпочитающих свободу и самоопределение. Но при желании на Z1 время от времени можно устанавливать пассажирское сиденье и доставлять удовольствие приятным людям. Езда в одиночку, правда, понравилась больше...

Снегоходы серии F традиционно на высоте, несмотря на то, что уже давно не на-

Arctic Cat: смена приоритетов и разнообразие модельного ряда

зываются Firecat. В этом сезоне будет возможно приобрести версии как с литровым мотором, так и F8, F6 и F5, а также бюджетный F570.

«Большие» туристические версии мало чем отличаются от прошлогодних, разве что прибавится турбированная TZ1 и не станет серии Panther. Кстати, TZ1 Turbo тоже произвел достаточно сильное впечатление. В основном из-за возможностей мотора.

В семействе Crossfire появится новая версия с дополнительной литерой «R», которая изначально «заточена» под экстремальную эксплуатацию и имеет «зажатую» заднюю подвеску, ход которой составляет 34 см против 43 см у обычной версии, а также более короткую и узкую гусеницу. Короче говоря, версия для жестких гонок по трассе и легкому бездорожью.

В горном «прайде» все как и было, разве что появились некоторые изменения в задней подвеске. На серию «M» в сезоне 2008–2009 гг. будут устанавливаться новая направляющая гусеницы, кнопка электронного управления реверсом и новая «тихая» и цепкая гусеница Power Claw.

На многих моделях появилась система изменения высоты руля. Теперь, используя систему изменения высоты руля и систему наклона рулевой колонки, можно более четко подобрать нужное положение. То есть расширились возможности системы IRP.

В общем же можно сделать вывод, что в этом году Arctic Cat очень резко поменял приоритеты и значительно разнообразил модельный ряд, даже несмотря на то, что некоторые модели ушли со сцены навсегда. Большое внимание теперь уделяется спортивно-утилитарной серии, которая вплотную подошла по уровню комфорта к туристическим машинам, но при этом сохранила свои внедорожные качества и даже улучшила их.

Игорь Владимиров

Фото фирмы-производителя

