



# Универсальный “КОТ”



Осень... Пора задуматься о зиме. Для тех, кто любит от души прохватить по свежесвыпавшему снегу или отправиться на охоту-рыбалку, Arctic Cat предлагает сравнительно недорогой снегоход, который и на трассе не подведет, и в снегу не спасует

Появившийся в прошлом году Bearcat 570 XT удовлетворит все запросы даже самых взыскательных пользователей снегоходов. В чем основное преимущество этого “кота”? В его универсальности! Благодаря новой конструкции этот снегоход хорошо управляется и ведет себя на любых покрытиях, наверное, лучше большинства собратьев с широкими гусеницами.

Итак, если кому-то доводилось ездить на прежнем Bearcat (выпущавшемся до 2008 г.), то он сразу почувствует, что раз-

ница есть. Хотя посадка практически ничем не отличается от посадки на снегоходах серии T. Многим она может показаться более удобной, так как задняя подвеска у 570 XT более жесткая, что дает уверенность в адекватной управляемости. Несмотря на то что в передней части установлен двухтактный 570-кубовый (565 куб. см) мотор и разместились подвеска AWS седьмого поколения, она достаточно легкая и у аппарата хорошая развесовка без груза на багажнике (или пассажира). Груз с пассажиром так-

же не нарушают эту гармонию, только необходимо правильно отрегулировать жесткость пружин. В противном случае снегоход в некоторых ситуациях будет “проседать”, однако до пробоя задней подвески дело, как правило, не доходит. Задняя подвеска Articulating построена таким образом, что ее механизм успешно справляется с возможными перегрузками, а также с быстрым изменением тяги мотора. С этого года на заднюю подвеску Bearcat будут устанавливаться новые колеса, прочность и долговечность

которых увеличены благодаря изменению технологии их изготовления.

Залогом простоты в управлении можно считать то, что сегодняшний Bearcat собран на базе шасси Twin Spar, которое жестче прежнего примерно на 40% (по утверждению производителя). Центр масс смещен вперед, так что даже при полной паспортной загрузке лыжи передней подвески находятся в постоянном контакте с поверхностью движения.

Общий маршрут длиной около 20 км по рыхлому мокрому



снегу, который довелось пройти весной на 570 XT, изобиловал “гребенками”. В некоторых местах из-под снега выглядывал открытый грейдер. Но, как показали пробные заезды, 570 XT достаточно легко “переваривает” все изменения поверхности движения, и водителю остается только правильно выбрать скоростной режим и дугу поворота, чтобы остаться на трассе. Через некоторое время после старта в голове родилась аналогия с трамваем, который может сойти с рельсов только в исключительных случаях. Bearcat идет точно в том направлении, куда хочет драйвер. Для снегохода с гусеницей шириной 50 см это крайне редкий случай. Обычно “вайтрак” на большой скорости пытается либо “мести хвостом”, либо “утянуть” лыжи с курса. Но 570 XT неоднократно доказывал, что он является счастливым исключением. Некоторые проблемы у него возникали на льду: при резком увеличении “газа” гусеница начинала проскальзывать и скорость резко падала. Однако если все делать плавно и

пытаться найти участки снежного (настового) покрытия, то вопрос разрешится сам собой. Проявив творческий подход, на этом снегоходе можно сделать многое.

Наличие на заднем сиденье пассажира, независимо от его веса (до 120–130 кг), не вызывает при управлении у водителя каких-то негативных эмоций. Правда, пассажиру не всегда бывает сладко, если драйвер забывает о его присутствии, особенно в поворотах на повороты типа “гребенка”. Но тут уже не вина конструкторов...

Двухтактный мотор многим не очень нравится, и этому есть причины. Однако можно сказать, что во время езды шум у него не столь уж сильный, как считают поклонники четырехтактных моторов. Да, немного уходит в высокие тона, но по громкости (звуковому давлению) почти не отличается от четырехтактного собрата. Ну, еще трогаются с места при более высоких оборотах, и что?..

Ездить с одиночным сиденьем – мечта настоящего охотника или любителя зимней ры-

балки. Места для багажа хоть отбавляй, а уложить багаж в задней части снегохода помогут специальные реллинги, кофры и система размещения грузов. Когда же возникает необходимость покатыть кого-либо, можно установить 2- и даже 3-местное сиденье. Места достаточно, сиденья крепятся легко, подвеска выдержит, а водитель получит удовольствие от эмоций своих пассажиров, закладывая пируэт за пируэтом. Не “горник”, конечно, но покатыться по целине на 570 XT можно, разве что надо поглядывать, чтобы не налететь на пеньки и камни, которые могут скрываться под снежным покровом, и не забывать, что задняя и передняя подвески регулируются в достаточно широком диапазоне.

Учитывая жалобы пользователей на то, что снег забивается в подкапотное пространство, разработчики предлагают в этом году оснастить воздухозаборники специальной сеточкой, которая хорошо пропускает воздух и отсекает снег. Также конструкторы внедрили

в конструкцию снегохода электрическое управление включением заднего хода. Вещь удобная и далеко не бесполезная. Теперь задний ход на 570 XT можно включить простым нажатием кнопки, расположенной на руле, а о рычаге, который находился перед коленкой забыть, как о страшном сне.

Дополнительное оснащение в этом году богаче, чем в прошлом. Не совсем понятно, с какой целью, но в каталоге аксессуаров для снегоходов теперь появились даже нож-отвал для снега, который крепится к передней части снегохода. Возможно, в Северной Америке этот предмет необходим, но посмотрим, что на это скажет российский потребитель.

Что в итоге? Bearcat 570 XT благодаря хорошей управляемости и multifunctionальности, скорее всего, найдет в новом сезоне немало поклонников. При этом надо учесть и то, что его цена не столь высока.

Игорь Владимиров  
Фото автора  
и фирмы-производителя