



Снег с дождем

Конец марта – начало апреля. В финском городе Куусамо компания Arctic Cat представляла для своих российских дилеров модельный ряд снегоходов 2009 г. Устал безумно, но было очень интересно.



Границу пересекли ночью. Несколько раз посещали мысли о поезде. И даже заграничное и оттого какое-то незнакомое утро не принесло облегчения. Но все изменилось, когда автобус забрался далеко в глубь финской территории. Братцы! Да тут есть снег! Усталость как рукой не сняло, но появился живой оптимизм. Значит, будет где покататься. Супер. Изголодавшийся по нормальной зиме петербургский журналист предвкушал хорошие покатушки. А уж когда нам показали стоящие возле гостиницы новенькие, сверкающие ярким оперением

снегоходы и несколько квадриков – тут все тяготы долгого пути забылись окончательно. Завтра все будет. Перед тестом у меня было задание и собственное любопытство. По заданию, основной упор нужно было сделать на новый Bearcat 570, которому российские специалисты и маркетологи компании «Сумело» (официальный дистрибьютор Arctic Cat Inc. по России) прочат лавры бестселлера на нашем рынке. Мне же безумно хотелось попробовать хоть какой снегоход, но чтобы обязательно с турбонадувным литровым 4-тактником, где спрятались 177 могучих кобыл.

Невероятная мощь. Было бы где реализовать. Ну и, конечно же, все, что удастся попробовать, – все интересно. Поехали. Начну с главного, а именно с турбины. Нет. Он был не первым снегоходом в этот день, но оставил неизгладимое впечатление. Поначалу – черным окрасом с бронзовыми вставками. Стильная машина. Не кричаще яркая, а всем своим видом источающая респектабельность, благородство, уверенность. TZ1 Turbo Touring – это уж точно не «спорт». Он лучше. По крайней мере, для меня. Ну не любитель я маленьких, одноместных, юрких «спортов». Тем более что в

лице вот этой горячей машинки подавляющее большинство любителей «отжечь на всю катушку» найдут достойного партнера. Уверен в этом. На прямых турбина выдает такую мощь, что становится страшно от динамики. Но при этом ощущение контроля не покидает даже в районе «сотни». Тот же Crossfire. Он хоть и самый быстрый снегоход в мире, как утверждает Arctic Cat, но вот мне на турбовом туристе было куда более комфортно. И дело не в наворотах типа: подогрев сидений и новые приборы. Дело в управлении. Даже в лесу, где приходилось немало

рулить меж деревьев, где, казалось бы, маленький, легкий «спорт» должен быть удобнее. Нет. Видимо для спортсменов – это отличный вариант (что показывают сравнительные тесты по скорости прохождения трассы). А для простого водителя, начинающего и, смею предположить, для многих опытных наездников TZ1 Turbo Touring должен подойти идеально. Очень хорошо сбалансированный, управляемый снегоход. Все же замечательное шасси сделали в Arctic Cat. Многие огрехи в вождении прощаются. Многие. Но 177 сил – это все же, в некотором роде, перебор. И потому будет у TZ1 обычная, не турбовая версия, с 4-тактным 1100-кубовым мотором. Его я попробовал на другой модели.

Новая линейка снегоходов Bearcat – не просто слова. Это совершенно новый снегоход. Наконец-то в Arctic Cat и эти модели поставили на отличное, обновленное шасси Twin Spig. Фактически получился «утилитарник» с управляемостью если не «спорта», то «туриста» точно. Водитель смещен вперед, мотор сдвинут почти под водителя, гусеница 51x396x3,2 см, передняя подвеска с регулируемой колеей лыж, широкая алюминиевая рама (на 40% более жесткая в сравнении с классическим Bearcat), с большими, удобными подножками. Очень удобная посадка. И для прямиков, и для гребенки, и для активной рулежки. И еще одна небольшая,



но заметная деталь. Задний фонарь светодиодный. Это модно, современно, стильно и ко всему еще и надежно и энергии меньше требует. Bearcat XT Z1 получил 4-тактный мотор производства Suzuki с жидкостным охлаждением Z1



на 1056 кубов мощностью 123 л.с. Черт возьми. У меня в машине меньше лошадей. Немудрено, что на газ он реагирует, как кольт на спусковой крючок. Конечно, это не 177 сил, но и 123 хватает на все 100, и до 100, и даже больше 100 км/ч.

Очень удивили ощущения от езды на Bearcat XT Z1 с пассажиром сзади. Собственно, что он есть, что его нет – практически не чувствовалось. Пару раз приходилось останавливать себя от невольного желания пришпорить коней. Все же езда с пассажирами – это очень большая ответственность. Чего, видимо, не знал другой пилот, который прокатил меня по кочкам, что называется, на все деньги. За все 47 км я не устал так сильно, как за эти несколько минут. Некоторое время в себя приходил, пока все собирались в группу. Ну да ладно. Тоже урок. Пока на своей шкуре не ощутишь все прелести бездумного вождения – не поймешь, как трепетно и аккуратно нужно возить пассажиров за собой. Еще одна особенность всего семейства Bearcat, которая лично меня шокировала. Опять же. В моем большом, полно-размерном седане топливный бак всего 45 литров. А на новых Bearcat – аж 66 литров. И под сиденьем много места. И пассажирское сиденье можно быстро снять и заменить коф-





ром. Нет, господа. Это не утилитарник. Это скорее «турист». Уж очень повадки и осанка у него стремительные. И запас хода как раз то, что нужно для длинных поездок.

А вот другой Bearcat, стоящий на ступеньку ниже, – вот он-то, скорее всего, гораздо ближе к «утилитарникам». Здесь и мотор более спокойный, 2-тактный с воздушным охлаждением на 570 кубов. И оснащение немного проще. Например. Фирменная трансмиссия АСТ Diamond Drive теперь устанавливается на все снегоходы Arctic Cat. Но модели с моторами 800 и 1000 кубов получили систему электронного реверса двигателем Arctic Cat Engine Reverse (ACER), а тот же 570-кубовый – нет. На модели Bearcat XT стоит обычный, механический переключатель реверса, с которым я справился не сразу. Тут и рукавицы толстые помешали, но все равно. Рукоятка слева, почти под коленкой, давалась с трудом. А проделал я все эти процедуры, когда в пересменке между группами съездил на

570-м в поисках глубокого снега и успешно его там посадил пару раз. Но тут помогло еще и то обстоятельство, что новый Bearcat имеет на 13% больше дорожный просвет в сравнении с классическим Bearcat. Настоящий внедорожник. Подергал, раскачал, вылез. Но с включением задней скорости немного повозился. Пока не привык. Все же тут нужен навык.

Электронный реверс, конечно, удобнее будет, но, видимо, для утилитарника, для модели доступной – это пока еще непопулярная роскошь. Может, позже появится.

Но вернемся на трассу. 570-кубовый Bearcat XT набирает скорость вполне уверенно. Единственное, что поначалу, после пересадки с 4-тактного Bearcat XT Z1, несколько раздражает – так это характерный звук 2-тактника. Мне понадобилось некоторое время, чтобы привыкнуть к нему и забыть, сконцентрировавшись на дороге. Новая плавающая задняя подвеска Articulating с дополнительными нагрузочными пружинами свое дело делает





как надо. Очень плавный и приятный ход. По понятным причинам несколько меньший вес. Захотелось чуть ослабить подвеску гусеницы. Видимо, настроена на двоих. Но на управляемости это пагубным образом не сказалось. Если честно, то эти 47 км, что мы преодолели за час с лишним, пролетели практически незаметно. И если бы не тот вояж пассажиром, я бы вполне мог проделать этот маршрут повторно. Хотелось уже в который раз снять шляпу перед конструкторами Arctic Cat за шасси Twin Sprag. И новая идея с регулируемой по высоте рулевой колонкой – также очень удачна. Хотелось бы, чтобы она появилась на всех снегоходах, а не только на Sno Pro версиях (только в M-серии & Crossfire).

Текст: Даниил Шургальский
Фото: Игорь Лагутин