

Новые снегоходы Arctic Cat

Кошки обновляются



Каждый год фанаты снегоходов с нетерпением ждут появления новинок. И каждый год производители, как правило, не обманывают надежд своих поклонников. Посмотрим, что подготовил к новому сезону Arctic Cat.



В этом году наиболее яркой новинкой от Arctic Cat можно считать совершенно новый Bearcat. Есть и другие достойные модели среди новинок, но Bearcat заслуживает отдельной главы в книге истории Arctic Cat. Поэтому мы начнем именно с него.

Итак, Bearcat сезона 2008-2009 года. Что изменилось? Практически все. Снегоход ни внешне, ни по начинке не походит на своего предшественника. Разве что какие-то элементы перекочевали с прежней модели, так как хороши и без обновления.

Начнем с шасси. Новое для Bearcat шасси (Twin Spat) взято от моделей спортивного направления и имеет значительно большую прочность и жесткость, чем у старого Bearcat. Центр тяжести смещен вперед за счет чего изменилась вся развесовка снегохода, и место водителя сдвинулось ближе к передней подвеске. Мотор, благодаря новому шасси удалось разместить ниже, чем ранее. Теперь управлять Bearcat стало проще и удобнее: даже на большой скорости при движении по трассе во время маневров гусеница не стремится обогнать снегоход. При торможении снос гусеницы сведен к минимуму. Теперь Bearcat ведет себя на трассе почти как настоящий туристический снегоход. При этом он спокойно переваривает проблемы, возникающие при движении по off-road.

В этом сезоне на Bearcat устанавливаются два мотора — это 4-тактный Z1 с рабочим объемом 1056 см³ и мощностью 123 л.с. и 2-тактный мотор с рабочим объемом 565 см³. Мотор Z1 хорошо известен любителям снегоходов, и впервые появился на модели Jaguar пару лет назад. С тех пор за ним закрепилась репутация тяговитого и безотказного двигателя, который как нельзя лучше подходит для трассовых машин и для машин, предназначенных для бездорожья. Старый 660-кубовый трехцилиндровый мотор больше не устанавливается на Bearcat.

Всего в модельном ряду три Bearcat — это модели Z1 XT, 570 XT и 570. Модель без литерных обозначений в наименовании модели имеет короткую и узкую гусеницу, поэтому ее нельзя отнести к категории WT (Wide Track). Две другие модели — настоящие широкогусеничные снегоходы с большими возможностями. Даже трудно отдать предпочтение той или иной модели. Одна

более экономична и имеет большую мощность (Z1), другая дешевле, но не менее шустрая (570).

Личное знакомство с новыми Bearcat привело к выводу, что сегодня грань между туристическими моделями и рабочими машинами практически стерлась, как точки зрения комфорта, так и с точки зрения управляемости на больших скоростях. Правда, Bearcat в отличие от «туристов» хорошо себя чувствует не только на трассе, но и на снежном бездорожье.

Задняя подвеска новинки имеет одну особенность, о которой тоже стоит поговорить. Крутящий момент двигателя, который передается на ведущее колесо (звездочку) при посредстве нового привода АСТ, смягчается работой подвижной задней части, снабженной дополнительными колесами. Поэтому резкое увеличение газа или неожиданное увеличение нагрузки на гусеницу теперь не оказывают губительного воздействия на элементы подвески, а движение становится более спокойным и уверенным.

Вторая новость от Arctic Cat, которая не оставит равнодушным даже самого закорюченного скептика — это появление мотора с турбонаддувом, созданного на базе Z1 мощностью 177 л.с. На сегодняшний день это самый мощный четырехтактный мотор, который устанавливается серийный снегоход. Он появился в этом сезоне на моделях Z1 Turbo LXR и Z1 Turbo в различных версиях, в частности Sno Pro. Мотор имеет достойные характеристики и уже хорошо показал себя на туристической и спортивной моделях Arctic Cat. Если быть честным, то во время тестовых заездов так и не удалось полностью реализовать потенциал мотора ни на туристической модели, ни на спортивной. Разве что при езде с пассажиром на «туристе» при длительном движении в гору под большим углом... На одноместной модели можно вытворять, что только душа не попросит — мощности хватает за глаза.

Нельзя сказать, что у снегоходов, на которые установлен турбированный четырехтактный, отмечается переизбыток мощности, однако на скользких поверхностях приходится быть достаточно осторожным, так как любое резкое нажатие на курок газа вызывает моментальную пробуксовку гусеницы. Но это, пожалуй, единственный и неизбежный «негатив», который возникает при эксплуатации снегоходов со столь мощным мотором. Если же поверхность позволяет 1,25-сантиметровым грунтозацепам Z1 Turbo уверенно вцепиться в нее, к примеру, в «правильный» наст, то сегодня ожидает действительно очень эффектный разгон и приличный выброс адреналина в кровь. Вот уж действительно спортивный характер: и скорость приличная, и управляемость на высоте и эмоций хватит на двоих...

Кстати, «о двоих». Туристический Z1 Turbo, если, разумеется, правильно настроить подвеску, тоже может влить в кровь достаточное количество адреналина как на разгоне, так и на предельно возможной скорости при движении по трассе. Скоростью увлекаться не стоит, но время от времени прохватить по хорошей трассе «по полной», что может быть привлекательнее...

Если неправильно настроить подвеску и отправиться в путь с тяжелым пассажиром, то рбоби подвески сведут на нет все положительные эмоции, а пассажир после поездки будет еще долго волком смотреть в сторону водителя. В том случае, если подвески — и передняя и задняя — будут отвечать условиям движения и весу седоков, то тогда все будет нормально и с управляемостью, и с комфортом во время движения.

В семействе универсальных снегоходов Arctic Cat или, как их еще называют, кроссоверов, появился новый Crossfire — это Crossfire R. Он может оснащаться либо литровым (999 см³), либо 800-кубовым (794 см³) двухтактными моторами. Поставляется только в версии Sno Pro, то есть в версии, подготовленной изначально для агрессивной езды в жестких условиях. Обе версии оснащены гусеницей шириной 35 см и длиной 325 см с грунтозацепами высотой 2,5 см. Гусеница отличается от той, которая устанавливается на «обычный» Crossfire. Она короче, уже и имеет меньшую высоту грунтозацепов. Это позволяет уверенно перемещаться по трассам с большой скоростью. На Crossfire в этом сезоне будет устанавливаться новая 141-дюймовая гусеница Cobra, которую специально разработали для этого снегохода. Высота грунтозацепов для стандартных моделей составляет 3,2 см, для модификаций Sno Pro — 3,8 см.

Задняя подвеска Crossfire R «поджата» до 34 см. У обычного Crossfire ход задней подвески составляет 43 см.



И. В.
Фото Arctic Cat