



Новый "BEARCAT WT" с турбированным 4-ТАКТНЫМ МОТОРОМ

СНЕГОХОДЫ 2006 ГОДА

Новое в мире моторов

Любители водной тематики не всегда приветствуют фанатов снегоходного движения, тем не менее и им будет интересно узнать, что новенького в этом году ожидается на ниве "сноумобилей", тем более что многие технологии отрабатываются сначала на суше, а потом появляются на море.

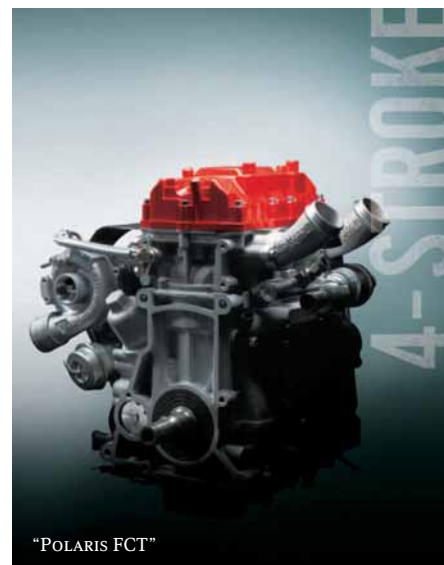
Сегодня в мире осталось только четыре массовых производителя традиционных снегоходов — это "Arctic Cat", "Bombardier", "Polaris" и "Yamaha". Остальные либо выпускают снегоходы малыми партиями, либо только оригинальные модели, которые

трудно использовать ежедневно.

Что же новенького в этом году предлагает этот квартет производителей? Начнем по алфавиту, основное внимание уделим моторам для снегоходов.

Ни для кого не секрет, что такой уважаемый производитель, как "Arctic Cat", ставит моторы "Suzuki". В принципе, в этом году использовать моторные суперновинки он не планирует, разве что появившийся в новом сезоне "Crossfire" (он же "Hybrid") будет оснащаться двухтактными моторами, которые ранее появились на гоночных моделях серии "Firecat". Прежний четырехтактный 660-кубовый мотор мощностью 53 л.с. будет устанавливаться на обновленную модель легкого туристического класса "Panther", а модификация того же мотора, оснащенного турбоагнетателем, который позволил повысить мощность до 110 л.с., с этого года появится на одной из самых популярных моделей — "Bearcat WT".

Канадский монстр "развлечений на природе" "Bombardier" в лице "Ski-Doo" и "Lynx" предлагает своим поклонникам новые двухтактные моторы с системой



"POLARIS FCT"

впрыска SDI с разным рабочим объемом и огромные четырехтактные моторы с рабочим объемом 1300 см³ и большим крутящим моментом. Новый четырехтактник создан на базе хорошо зарекомендовавшего себя литрового двигателя, который ранее устанавливался на снегоходы серии "Yeti". Любопытно, что в производственной программе "Ski-Doo" появились бюджетные снегоходы, такие как "Freestyle" и "Tundra" (серия "Skandic"), которые оборудуются 300-кубовыми двухтактными моторами,



"POLARIS CFI" С ДВУМЯ ФОРСУНКАМИ НА ЦИЛИНДР



способными выдерживать большие нагрузки.

“Polaris”, известный в России как производитель снегоходов очень высокого качества, порадует новой модификацией моторов, созданных на базе CFI (Cleanfire Injection), развившихся из хорошо известных моторов “Liberty”. С этого года двухтактные моторы с рабо-



чим объемом 700 и 900 см³ будут иметь сразу две форсунки в одной камере сгорания. Режим их работы следующий: при малых и средних оборотах функционирует одна, главная, форсунка, при увеличении оборотов от средних до максимальных будет подключаться вторая, “ведомая”, форсунка. Это, по мнению разработчиков, поможет не только стабилизировать работу мотора, увеличить мощность и крутящий момент, но также снизить общий расход и понизить в выхлопе содержание CO. Интересен также 600-кубовый мотор “Н.О.” мощностью 120 л.с., который сегодня является одним из самых легких среди аналогов с подобными мощностью и рабочим объемом.

В производственной программе компании появятся легкие двухцилиндровые 750-кубовые четырехтактные моторы серии “FST” с турбонагнетателем мощностью 135 л.с. Для сравнения, тот же мотор серии “FS” без турбины имеет мощность 80 л.с. “Polaris” не то чтобы пошел по стопам альянса “Arctic Cat” и

“YAMAHA GENESIS 120”



“Suzuki”, однако идеологические аналогии просматриваются — даже прибавка мощности от применения турбонагнетателя в процентном соотношении примерно такая же.

Компания “Yamaha” продолжает развивать и совершенствовать серию “Genesis”. Этими моторами нынче с успехом оборудуют новые снегоходы с широкой гусеницей модели “VK Professional”, которая сегодня выпускается параллельно с прежним “Viking VK 540 III” третьего поколения. Моторы серии “Genesis” — четырехтактные и ведут

свою родословную от знаменитых мотоциклетных аналогов, которыми были оснащены ставшие уже культовыми модели “R-1”.

Самый современный мотор “Yamaha”, который устанавливается на снегоходы, — это прямой потомок четырехцилиндрового мотоциклетного “Genesis 150”, — он имеет 150 л.с. и отменную тягу. Выхлопные трубы у всех “правильных” “Yamaha”, как и положено, с мотоциклетным выходом сзади.

Подведем краткий итог. Все производители снегоходов всю развивают тему четырехтактных моторов, видимо, с оглядкой на ожесточенную борьбу экологов за чистоту окружающей среды и уменьшение расхода топлива. Однако не забывают и двухтактные, которые совершенствуются не меньше четырехтактных, но остаются только на машинах разряда спортивных, гоночных, утилитарных и легких. Остаются, так как спрос на них все еще велик, причем не только в тех странах, где действуют жесткие нормы по выхлопу и расходу топлива и где буйствуют “зеленые”.

И. В.