

# Новинки и тенденции снегоходного рынка 2016

Андрей Великанов

Традиционно снегоходные компании заявляют о своих премьерах практически за год до начала обозначенного модельного года. На отечественном рынке в снегоходную тему сегодня вовлечены пять крупных игроков, из которых четыре представляют иностранные бренды (Rosan – BRP, Yamaha CIS – Yamaha, «Сумеко» – Arctic Cat, Brand – Polaris) и один – российский («Русская механика»). Как говорится, большая иностранная четверка и грозный русский медведь.



**Polaris 800 PRO-RMK 155**

Последнее из предприятий («РМ») успешно отчленилось в 2005 г. от Рыбинского АО «НПО Сатурн», выпустившего в 1971 г. первые мотонарты под именем «Буран». Кроме него на верхней Волге нынче производят еще две модели – «Рысь» и «Тайгу».

До недавнего времени рыбинский

завод был единственным в России производителем подобной мототехники. Но в последние годы на снегоходный рынок стала весьма активно внедряться компания «Веломоторс» из Жуковского. Долгое время она была известна лишь скутерами Stels – это совместный проект с китайской компанией Qianjiang Group





**Yamaha VK Professional II**

(«Чаньдзян», владельцы известного бренда Benelli). Но два года назад был выпущен первый снегоход «Росомаха ХА 800», а теперь на предприятии уже обкатывается весьма перспективный и очень недорогой Stels Viking 600 с двухтактным двигателем Suzuki.

Нас часто спрашивают – почему «Кия» так активно освещает снегоходный вопрос? Тут все просто – все западные моторные гиганты тесно переплели у себя и водную, и снегоходную темы. На линиях гидроциклов производятся снегоходы, и там, и там задействованы одни и те же технологии. Тот же американский Polaris в недавнем прошлом выпускал очень симпатичные гидроциклы (они получали премию за дизайн корпуса), и даже Mercury Marine, гордящаяся тем, что присутствует только на воде, в 70-е годы прошлого века изготавливала снегоходы, о чем всем и сегодня напоминают красивенькая машина, стоящая в музее фирмы, и фото основателя Карла Киекайфера (Carl Kiekhaefer), гонящего на нем по испытательному треку в Фон-дю-Лаке.



Suzuki присутствует в снегоходной пьесе не только в вышеупомянутом Stels Viking 600, но и в моделях «6000» и «8000» линейки Arctic Cat. Не говоря уже о том, что постоянно проводятся соревнования и обновляются рекорды скорости дальности пробега снегоходов по водной глади (сейчас это 165 км/ч и 105 миль!).

Принципиальное отличие снегоходного рынка России от любого зарубежного – практически полное доминирование утилитарных моделей над рекреационными. В то время как за рубежом сегмент utility не превышает 10–15%, у нас их доля выходит в 85–90%. Обилие специализированных парков, где всегда есть хорошо накатанные трассы, которые регу-

лярно перемежаются с пухляком, делают снегоход на западе очень популярным видом активного семейного отдыха. В России же основная масса продаваемых снежных машин предназначена для обеспечения обычной жизнедеятельности жителей севера – оленеводов, рыбаков, охотников. На снегоходах заготавливают дрова, ездят в гости или магазин.

По нашим подсчетам, большую долю отечественного рынка снегоходов занимает BRP, затем следуют Yamaha, Polaris, Arctic Cat и наконец «Русская механика». Быть лидером канадцев заставляет сама история, ведь именно в Валкурте (провинция Квебек) в 1941 г. фирма с названием «Гараж Бомбардь» выпустила пер-



**Ski-Doo Expedition SE 1200**

вую серийную модель снегохода. Это был семиместный «В-7», и в тот год их было произведено 100 штук.

А в 1959 г. на свет появился первый «цыпленок» Ski-Doo. Его вес был всего 150 кг, а мощность одноцилиндрового двигателя – 7 «лошадок». Кстати, и моим первым снегоходом был одноцилиндровый Ski-Doo Tundra 2, купленный в 1990 г. в Финляндии. У жителей деревни Зубакино (Бокситогорский район Ленобласти), где он был прописан на постоянке, всегда вызывали искреннее недоумение его надежность и тяговые способности.

В новом модельном ряду BRP в первую очередь хочется выделить Lynx Extream Commander 800 E-TEC Traveller Turatech, предназначенный для путешествий по самой труднопроходимой местности. Небольшие изменения претерпел и популярный Lynx 69 Yeti Army, машина с самой широкой гусеницей во всем снегоходном мире. Кстати по поводу трака – у BRP теперь есть «гусыня» с 163 дюймами и с грунтозацепами в 3 дюйма (76.2 мм). Из громких новинок канадцев – и первые в мире лыжи с регулируемым коньком.



**Lynx Extream Commander 800 Traveller**

Интерес у российских спортсменов, несомненно, вызовет и Ski-Doo Expedition SE 1200 4, оснащенный электронным управлением дроссельной заслонкой.

Ski-Doo Summit X в новом сезоне будет и в двухместной комплектации, а кроссовер Ski-Doo Renegade Backcountry оснащен платформой Rev-ХМ с новой геометрией передней и задней подвески.

У любителей бренда Polaris всегда на особом счету были модели Indy 550 и 600 серии. В будущем году мы вновь их увидим в комплектации LXT 144, AD Adventure 155, Voyager

144. Всегда было много приверженцев и у работяги Widetrack LX.

Из новинок у нас появится «горник» Polaris 800 Pro – RMK155. Интересно, что рекорды скорости и дальности пробега по воде были установлены как раз-таки на снегоходах Polaris «800-й» серии.

Arctic Cat сделал нынче большой упор на сегмент утилитарных и многоцелевых снегоходов, стал устанавливать на них трансмиссию WR3 с пониженными и суперпониженными передачами. На российском рынке мы увидим модели Pantera 7000 XT LTD и Pantera 3000. Это так называ-

емые туристические модели. Специалисты уже отметили суперкомплектацию 7000 Pantera с регулируемыми спинками, подогревом сидений, громадным багажным отсеком. У этой



**Bearcat 7000 XT**

модели есть еще дополнительный бак на 15 л топлива.

«Утилитарник» для России у «арктических кошек» только один – Bearcat 7000 XT. Он комплектуется трехскоростной коробкой передач и 142-дюймовой гусеницей Quiet Track.

Любители глубокого снега, конечно, будут удовлетворены не только внешним видом, но и характеристиками Arctic Cat M 8000 153” Sno Pro Limited ES.

Yamaha в этом году сделала упор на серьезный «рашн промоушн» всего одной модели – Viking Professional II. Она была создана для российских клиентов на основе предыдущей версии VK Pro. Хорошо

### «Буран»

помню, как испытывал этого первого 4-цилиндрового «ямаховского коня» ровно десять лет назад в длительной экспедиции по Кольскому полуострову. И если в начале пути над тяжелыми мотонартами и ее седоком откровенно посмеивались, то через полторы тысячи верст уже было двое



**Arctic Cat Pantera 3000**

распределительными валами верхнего расположения (ДОНС). Топливный бак тут на 44 л, двигатель оборудован системой впрыска топлива ISC и оптимизированным вариатором. Вся топливная система второй версии «Викинга» была создана под российское горючее и особо низкие внешние температуры. У снегохода появился новый радиатор и вентилятор, сиденье и руль приподняты на 50 мм выше, чем у предшественника.

В общем, на нашем рынке будет что выбрать в следующем сезоне. Продавцов беспокоят лишь два вопроса: во-первых, недостаток снега, мягкие и короткие зимы, а во-вторых, ценообразование. В условиях нестабильного рубля может очень даже получиться, что в самое ближайшее время значительную долю рынка от большой четверки на себя оттянут российские производители и возможный «джокер» из Поднебесной ✘

желающих прикупить надежную и мощную машину. И теперь, спустя десять лет, россияне стали основными покупателями этой модели. Потому что за две недели пути по заснеженному Кольскому мой Viking Pro оказался единственным, кто не зарылся в «целяк» или не перевернулся (в составе группы были еще несколько снегоходов Yamaha Bravo и Viking 540). Местные сразу отметили и его экономичность, и буксировочные характеристики.

На новой версии снегохода установлен рядный трехцилиндровый двигатель (рабочий объем 1049 см<sup>3</sup>) жидкостного охлаждения с двумя



**Viking Stels**