

# СНЕЖНЫЙ ЛАЙНЕР

ТЕКСТ И ФОТО: АНДРЕЙ ФАРОБИН



ВРЕМЯ БЕЖИТ БЫСТРО: КАЖЕТСЯ, ТОЛЬКО-ТОЛЬКО НАЧАЛИ ОТОГРЕВАТЬСЯ ПОД ЛЕТНИМ СОЛНЫШКОМ, А ВОТ УЖЕ ПРАВИТ БАЛ ОСЕНЬ, И СОВСЕМ НЕ ЗА ГОРАМИ СНЕГ. ЗНАЧИТ, ПОРА ЗАДУМАТЬСЯ О СНЕГОХОДЕ. НА ИСХОДЕ ПРОШЛОГО ЗИМНЕГО СЕЗОНА НАМ УДАЛОСЬ ПОЗНАКОМИТЬСЯ С ФЛАГМАНОМ МОДЕЛЬНОЙ ЛИНЕЙКИ СНЕГОХОДОВ КОМПАНИИ «РУССКАЯ МЕХАНИКА» – МОДЕЛЬЮ TAYGA PATRUL 800 SWT, ОСНАЩЕННОЙ ЧЕТЫРЕХТАКТНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ И ТРАКОМ ШИРИНОЙ 600 ММ.

**П**омнится, один охотник-промысловик на Ямале горячо убеждал меня в том, что снегоход должен быть исключительно с четырехтактным мотором. Исходил он из простой мысли: главное – хороший запас хода. При огромных расстояниях,

которые предстоит покрывать на снегоходе – больше-то не на чем, – этот показатель становится одним из важнейших.

У многих зарубежных производителей подобной техники в модельной линейке присутствует немало машин, которые потребляют чистый, без добавления масла, бензин. «Русская механика» тоже

предприняла попытку сделать такой аппарат. До сих пор выпускается, например, «Буран 4Т» – старейший по конструкции снегоход, под капот которого, однако, вместо отечественного «двухтактника» поставили импортный Kohler, работающий по четырехтактному циклу, но развивающий всего 29 л.с. В свое время мне удалось немного

покататься на этом экземпляре, но в памяти осталось лишь ощущение от страшно тугого курка акселератора – большой палец руки немел от напряжения, и езда превращалась в сущую муку. Вроде как пресловутый тросовый привод газа исправили, но все же «Буран» давно морально устарел, как его не модернизируй.

**Уверенному пуску способствует и аккумулятор большой емкости. Остальную часть подседельного пространства занимает багажная ниша, в которую, как всегда, что-то объемное не положишь**



Отныне, создавая четырехтактный снегоход, сделали ставку на китайский V-образный мотор ODES

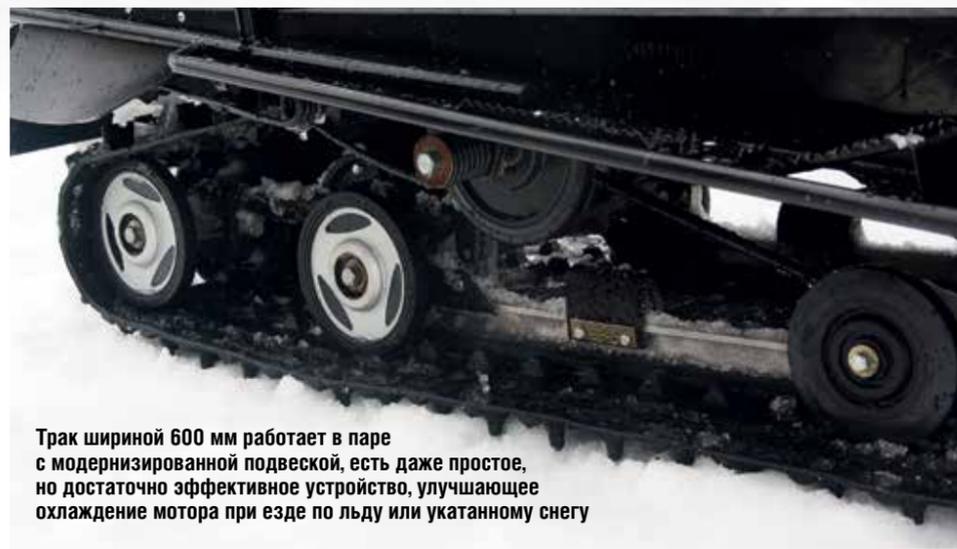


Блок подогрева охлаждающей жидкости, работающий от бытовой электросети, позволит запустить двигатель без проблем в самый трескучий мороз





Наличие стропы на руле, как у «горников», облегчает езду на «Патруле» по косограм



Трак шириной 600 мм работает в паре с модернизированной подвеской, есть даже простое, но достаточно эффективное устройство, улучшающее охлаждение мотора при езде по льду или укутанному снегу

Попытки оснастить более современную «Тайгу» четырехтактным мотором тоже были, но мощный 80-сильный двигатель Weber, установленный на «Барс 850 SWT», оказался капризным в эксплуатации и обслуживании, несмотря на ряд проведенных усовершенствований модели. Поэтому производство ее в итоге свернули и сделали ставку на силовой агрегат китайского производства ODES. Это V-образный двухцилиндровый «четырёхтактник» рабочим объемом 800 «кубиков». Максимальная мощность – 60 л.с. Снегоход с этим двигателем получил название Tayga Patrol 800 SWT. Продажи этой машины начались еще в прошлом сезоне.



Современные утилитарные снегоходы «PM» выгодно отличаются от конкурентов удобнейшими сиденьями



#### МОРОЗ НЕ СТРАШЕН

Очевидно, что эксплуатация снегохода в серьезный мороз более чем возможна. На том же Ямале запуск моторов, даже импортных, при температуре за –30 градусов зачастую превращается в непростую задачу. А ехать-то надо – без снегохода тут никуда!

«Русская механика» предостерегает владельцев своих машин, что при морозе ниже 25 градусов запуск двигателя стартером не гарантируется, хотя на практике он, как правило, происходит более-менее успешно. Но в случае с Tayga Patrol 800 SWT решили дополнительно обезопаситься: мотор снабдили системой подогрева охлаждающей жидкости. Правда, необходима электрическая сеть 220 В, но она сейчас имеется даже в отдаленных чумах оленеводов – переносными бензогенераторами обзавелись все кому не лень. Говорят, достаточно подключить нагревательный элемент к сети на четверть часа, чтобы мотор гарантированно запустился при любом морозе. Во время нашего теста стояла оттепель, так что нам остается только принять на веру такое заявление. Кстати, под сиденьем обнаружился практически автомобильный аккумулятор,

Автомобильный радиатор охлаждается потоком воздуха, у снегохода – снегом, летящим с трака

Широкие пластиковые лыжи не заглубляются в снег, а стальной конек добавляет рулю остроты в поворотах на укутанной трассе



#### TAYGA PATRUL 800 SWT

Двигатель	ODES, 4-тактн., V-2, 800 см³, 60 л.с.
Трансмиссия	вариатор, пониженная/повышенная передача, реверс, «нейтраль»
Подвеска передняя/задняя	телескопическая, ход 150 мм/склизовая, ход 190 мм
Колея лыж	960 мм
Гусеница	3960x600x30 мм
Габариты, ДхШхВ	2990x1130x1400 мм
Сухая масса	350 кг
Топливный бак	55 л
Максимальная скорость	не менее 105 км/ч

емкостью 45 А·ч – с таким пуск двигателя становится еще более уверенным.

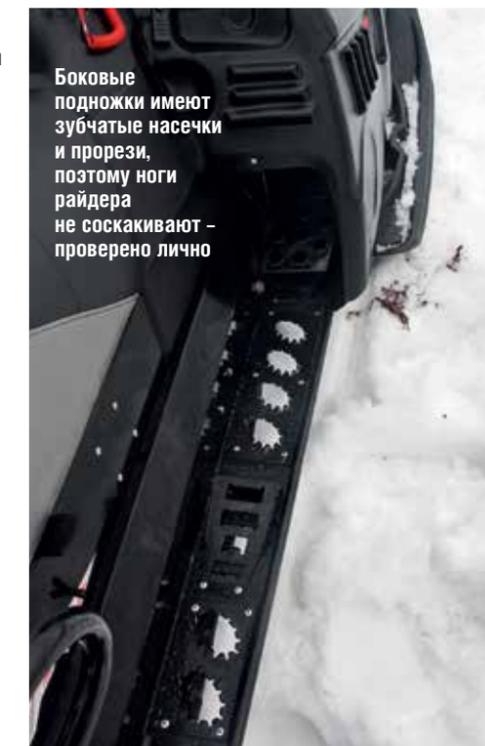
После ночной стоянки снегоходы завелись, как говорится, с пол-оборота. Мотор работает ровно, плавно набирает и сбрасывает обороты при манипулировании курком газа под правой рукой – ласкает слух. Перевожу рычаг коробки передач вправо, активирую повышенную передачу, и, когда стрелочный тахометр показывает примерно 2600 об/мин, вариаторная трансмиссия начинает передавать крутящий момент на ведущую звездочку – снегоход приходит в движение.

Пониженная передача понадобится при буксировке тяжелого прицепа – технику такого класса часто приобретают отнюдь не для развлечений. Может пригодиться понижайка и при езде в очень тяжелых условиях. Четкость работы двухступенчатой коробки передач порадовала – все ступени, включая заднюю, активируются легко и непринужденно.

#### МЯГКАЯ ПОСАДКА

Посадка – просто класс! Сиденье мягкое, хорошо сprofilированное – по-моему, устать на таком

сложно, даже находясь много часов в дороге. А ведь последнее вполне реально: расход бензина, по заявлению производителя, составляет порядка 17 л/100 км. Таким образом, при объеме топливного бака в 55 литров запас хода приближается к 300 км. Серьезная



Боковые подножки имеют зубчатые насечки и прорези, поэтому ноги райдера не соскакивают – проверено лично

заявка! Впрочем, надо понимать, что тут все зависит от того, как ехать и в каких условиях.

Ноги надежно фиксируются на подножках, имеющих прорези с зубчатыми краями – не скользят. Конечно, на скорости лучше привставать, пролетая по кочкам, но, повторюсь, с таким классным сиденьем можно этого и не делать. Правда, мне при росте в 170 см не-много мешал видеть путь впереди



Иногда ключ зажигания, при активной езде, обламывают в замке – расположение его не слишком удачно



режим нагрева. А можно его вовсе отключить, что я в итоге и сделал. Подогреваются также и ручки для пассажира. Кстати, я выступал только в роли пилота, но, попробовав усестись сзади, облокотившись на мягкий валик спинки, порадовался за «второй номер» – кажется, ему не на что будет пожаловаться.

**БЕЗ СПЕШКИ**

Лыжи с пластиковыми расширителями, на которые наклепан стальной конек, позволяют держать выбранный курс на укатанной трассе, в то же время на целине они не проваливаются в снег. Тут, впрочем, все зависит от состояния этого снега. Во время нашего теста

он был тяжелым и плотным, поэтому в поворотах на целине снегоход не особо заваливался набок. Есть и центральная стропа на руле, облегчающая откренивание машины при прохождении поворотов, но динамичная езда – это все же не конек «утилита».

Мы, например, со вкусом облизывали холмы на берегу Волги. «Патруль» непринужденно забирался на вершины, сползал в распадки, где, правда, зачастую оказывалось столько снега, что закопать тяжелую машину, ошибившись с тактикой преодоления низины, не составляло труда. Тогда, спешившись, приходилось набивать ногами снег под широкую гусеницу, чтобы она снова обрела сцепление с поверхностью. Практика обычная, очень изматывающая физически... и не всегда, по моим наблюдениям, такая уж эффективная. Но снегоход тут ни при чем – все дело исключительно в мастерстве пилота, ведь можно до подобных «посадок» дело и не доводить. Или же, здраво оценивая свой опыт, просто не соваться в подобные засады – именно такой тактики я и старался придерживаться. Мне и так было очевидно, что Тауга Patrol 800 SWT с четырехтактным двигателем – весьма достойный аппарат, как по конструкции, так и по качеству. Конечно, чтобы более аргументированно рассуждать о втором, надо поездить на этом снегоходе подольше, ползти по хорошим снегам, но первое знакомство с ним оставило очень приятное впечатление. **4x4**

Миниатюрная панель приборов выдает всю необходимую райдеру информацию и работает четко



Клавиши и удобны, и заметны, а уж обогрев ручек и курка газа столь эффективен, что пользоваться им надо с осторожностью

изгиб лобового стекла, приходящий как раз на уровень глаз. Поэтому привставать порой все же приходилось.

При околонулевой температуре даже в режиме Min подогревающийся курок газа норовил обжечь большой палец руки сквозь перчатку, ручки тоже нагреваются хорошо. Но в сильный мороз, конечно, подогрев рукояток очень полезен, есть еще и второй, более сильный



**КОНКУРЕНТ?**

Пока мы утюжили склоны на берегу, мимо пару раз прокатили местные на «Буране». Эта модель все еще производится в Рыбинске в значительных количествах и находит спрос, у нее за столько лет образовался большой круг ярых приверженцев. По-видимому, это обстоятельство не дает покоя свежеспеченному конкуренту «Русской механики» – компании «Веломоторс», сосредоточившейся помимо квадриков и на выпуске утилитарных снегоходов. Одна из недавних разработок – STELS 600S «Ермак», снегоход, идеологически копирующий знаменитый «Буран»: одна лыжа впереди и две отдельных гусеницы, шириной по 380 мм каждая, сзади.



Впервые вживую увидел эту машину, я слегка оторопел. Подумал, что это специализированная техника – какой-то тягач или что-то в этом роде. Габариты просто поражают! Точнее, больше удивляет диспропорция: какое-то кургузое одноместное сиденье, словно трон, возвышается на широченной платформе. Правда, благодаря такой компоновке позади него образуется внушительная площадка для поклажи, обнесенная с кормы хлипковатым на вид ограждением.

Колени единственного наездника «Ермака» обнимают двухтактный двухцилиндровый 50-сильный мотор воздушного охлаждения, упрятанный, впрочем, за облицовками вполне современного дизайна. Под правой рукой – удобная рукоятка выбора передач, ходит она взад-вперед, примерно как селектор АКПП на автомобилях.

Обстоятельный тест этой техники, надеюсь, еще состоится – мы приехали на берег Волги по другому поводу, – первая же краткая проба «Ермака» несколько озадачила. Мотор явно слабоват, и это для порожнего снегохода, а подвеска напрочь забивается снегом, и как его оттуда выгребать, не вполне понятно. А если оставить, то он там смерзнется, во время стоянки например, и подвеска просто встанет колом. Процесс пуска двигателя стартером, сопровождающийся жутким дребезгом, идущим из-под капота, испугает, мне кажется, самого лояльно настроенного покупателя.

Наверное, «Ермак» как любая новая модель не лишен детских болезней, но что-то подсказывает, что поклонники подобной концепции снегоходов – с одной лыжей – не будут торопиться расставаться с проверенными временем «Буранами».

