

От знакомства с продукцией отечественного производства редко когда приходится ждать положительных эмоций. Однако тест-драйв нового снегохода Vector 551 от «Русской механики» перевернул картину восприятия мира.

Первый русский «турист»

Дмитрий ЗЛЕНКО

Начать хотя бы с того, что подобной эстетики и самобытности в дизайне еще не было за всю историю ни советского, ни российского снегоходостроения. Экстерьер РМ Vector 551 настолько современен, что в этом красавце и не заподозришь русскую «кровь». Задаем представителям завода вопрос в лоб: «Небось, у импортных дизайнеров заказывали рисунок облика этой модели?» Нет. Задействованы были исключительно отечественные молодые художники.

Впрочем, истинная уникальность «Вектора» заключена отнюдь не в эстетике линий и форм. Данный снежок являет собой первый русский снегоход туристического класса, ведь до настоящего момента отечественные производители клепали исключительно утилитарные модели. Но и это еще не все. Мало того что это первый

русский «турист», так он еще и построен на новой платформе из алюминия (до выхода в свет данного агрегата снегоходную раму из Al еще никто в нашей стране серийно не делал). При этом представители «Русской механики» подчеркивают, что это не клон какой-либо «иномарки» (хотя объективно что-то конструктивно похожее можно увидеть на снежиках Ski-Doo) и даже не глубокое переосмысление культовой «Тайги», а абсолютно новый снегоход, созданный с полного нуля. Геометрия тоннеля такова, что там свободно разместились два довольно больших радиатора. Тест мы проводили в конце марта, и, несмотря на нулевую температуру воздуха и малоснежие, техника не грелась даже на малых скоростях.

Моторный отсек на Vector, если сравнивать его расположение с другим детищем РМ — со снегоходом «Тайга», сместился ближе к води-

Благодаря малому весу и отличной развесовке РМ Vector 551 взлетает с трамплинов не хуже иных горных снегоходов.

55 кг
весит
алюминиевая
рама нового
снегохода
РМ Vector 551.



ОХСТА! ЧИСТАЯ XXI ВЕК



телю и ушел на несколько сантиметров вниз. Благодаря такому конструкторскому решению аппарат получил достойную развесовку, что естественным образом выразилось в отменной управляемости машиной. Кстати, коль уж мы коснулись моторного отсека, надо бы рассказать и о самом пламенном сердце.

Для новинки позаимствовали двухтактный 551-кубовый силовой агрегат со снегохода РМ «Атака». Правда, если на «доноре» стоит карбюраторная система питания, то для «Вектора» сделали впрыск. Что это дало? Небольшую прибавку в мощности (вместо 60 лошадок инжекторный мотор выдает 67 кобыл), более «эластичное» распределение крутящего момента во всем диапазоне оборотов и, главное, экономии топлива до 20 % в сравнении с карбюратором. Поскольку Vector все же относится к туристическому классу,

РМ Vector — это первый серийный отечественный снегоход, выпускаемый на алюминиевой раме.

увеличение запаса хода на одной заправке за счет бережного расхода горючки крайне актуальная тема. У нас на тесте были две версии новинки с инжекторным и карбюраторным двухтактником. Ответственно могу сказать, что инжектор при всех его плюсах на старте и на малых оборотах более туповат, нежели карбюраторный собрат. На полное открытие дросселя впрысковый мотор реагирует откровенным провалом, в то время как карбюратор рвет и мечет. Впрочем, если заводчане поиграют с прошивкой «мозгов», этот досадный нюанс канет в Лету.

Положа руку на сердце, рассказывать о технических решениях и инновациях «Вектора» можно долго. Но скучные цифры и научные термины едва ли позволят передать, что на самом деле из себя представляет этот снегоход. А между тем РМ Vector дарит поистине незабываемые

Передняя подвеска «Вектора» сделана из прямых а-образных рычагов. Для большей устойчивости снегохода конструкторы установили поперечные стабилизаторы.

эмоции и наслаждение от пребывания за рулем, хоть это всего лишь «турист», а не «горник». Он невероятно легко рулится, и при должных навыках поставить его на одну лыжу, чтобы развернуться на 180° на небольшом пятячке, не составляет никакого труда (особенно если снять с передней подвески поперечные стабилизаторы). При езде вдвоем присутствие пассажира практически никак не влияет на управляемость: в поворотах, как это часто бывает, не появляется дополнительного крена.

При том что Vector позиционируется как туристический снегоход, он отнюдь не лишен утилитарных свойств. Во-первых, широкая 500-миллиметровая гусеница позволяет ездить и не проваливаться на пухляке. Канадский вариатор CVTech настроен так, что даже с грузными волокушами снегоход не срывается в пробуксовку. Модульное двухуровневое сиденье позволяет с высоким уровнем комфорта совершать дальние вояжи вместе с пассажиром, однако если возникает потребность в перевозке груза, кресло для напарника отстегивается и тем самым удлиняется грузовая платформа.

Вне всяких сомнений, у Рыбинского завода получился роскошный снегоход, который легко составит конкуренцию именитым западным брендам, особенно если учитывать ценник российского «туриста» на алюминиевой раме в полмиллиона рублей.

Сидеть на «Векторе» удобно и водителю, и пассажиру. Пассажирская часть седла легко снимается, увеличивая размер багажника, что актуально для охотников и рыболовов.

