

ЯНВАРЬ 2006, 15-й ГОД ИЗДАНИЯ

С Новым годом!

МОТО

# МОТО

КВАРТАЛ  
30 РУБЛЕЙ

МИЛАНСКИЙ МОТОСАЛОН:  
**ЕВРОПА-ЯПОНИЯ**  
**25:3**



**ТЕСТЫ:**  
TRIUMPH  
Daytona 675  
CPI GTR150  
SUZUKI  
LT-2400  
QuadSport

**АПГРЕЙД «ЛИТРОВЫХ»  
СПОРТБАЙКОВ**  
**НОВЫЙ ЖАНР: РОДСТЕР  
(SUZUKI GSR)**  
**«БОЛЬШОЙ ВЗРЫВ» МОТОРА**  
**ЗАПАХ РОК-Н-РОЛЛА  
И СКРЭМБЛЕРОВ**  
**ТОНКАЯ НАСТРОЙКА**  
**МИНИ-БАЙКА**  
**ПРИЗЫ ЧИТАТЕЛЯМ –  
МОТОЦИКЛЫ**



**РОССИИ – ДЛЯ «МОТО»**



**АНГЛИЙСКАЯ «ТРОЙКА»**



**2x2, НА ГОВЕРЛУ**



**СКУТЕРБАЙК**



Аркадий ПОПОВ, г. Рыбинск,  
фото Ивана КСЕНОФОНТОВА

# УЧИСЬ, ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

«Все-таки другими – лучшими должны быть эти машины». Эта назойливая мысль довольно долго сидела в голове, когда я работал на снегоходном заводе. – Какие же они тяжеленные и прожорливые эти «утюги»-«Бураны», ездить на них кто-то решится разве что по приговору суда. Другой снегоход, «Тайга», – машина сложная, ненадежная, малопригодная для утилитарного использования. И дорогая! Нравился мне «Икар» – легкий, простой и довольно комфортный, но его сняли с производства...

Когда я уволился с завода и оказался «на вольных хлебах», решил соорудить снегоход собственной конструкции.

Какой выбрать двигатель? Из отечественных выбор невелик: от «Бурана», «Тайги» или «Рыси» – ничего путного. Импортные очень дороги, и если заказать доставку из-за рубежа, то поставляют их долго. А еще хотелось новизны – установить 4-тактный мотор, как недавно стали делать ведущие мировые фир-

мы. Тогда удастся избавиться от главного недостатка – большого расхода топлива. Кроме того, у 4-тактника более высокий крутящий момент на малых оборотах – то, что так необходимо утилитарной машине.

А почему бы не использовать какой-нибудь стационарный мотор от бензоге-

нератора? Они надежны, выбор моделей широченный. Полистав каталоги, остановился на 16-сильном 480-кубовом V-образным двигателе американской фирмы Briggs&Stratton. Кому-то покажется, что показатель его максимальной мощности не очень-то и велик, зато крутящий момент на малых оборотах сов-







Двухцилиндровый V-образник от Briggs&Stratton в штатной комплектации один в один состыковался с «тайговским» вариатором.



Панель приборов богаче, чем у любой из моделей отечественных снегоходов.

сем не мал (33 Н·м при 2400 об/мин) – другим бы такой. Электростарт и система смазки – под давлением, мизерный расход топлива, двухгодичная гарантия... Его и выбрал... Когда движок оказался у меня в руках, можно было подобрать имя машине. Назвал ее «Зимогор».

Раму и основу ходовой части взял от «Икара». Двигатель закрепил на сайлент-блоках от ВАЗ-2108. На выходном валу расположил раздвижной шкив, доработал центробежный регулятор от «Тайги». Шкив проточил под увеличенный ход ремня (он тоже от «Тайги»), а центробежник перерегулировал под меньшие обороты.

Сделал новую выпускную систему – использовал глушитель от «Тайги». У карбюраторов убрал управление от регулятора оборотов и подвел трос от рычажка газа. Склеил капот, снабдил его изнутри слоем шумоизоляционной прокладки.

Трансмиссия у «Зимогора» упрощенная – как на «Икаре»: без реверса и понижающей передачи. Гусеница одна – от «длинного» «Бурана». Когда мастерил направляющие гусеницы, скомбинировал катковую подвеску со склизовой от «Тайги». Такая схема совмещает достоинства обеих конструкций: катки позволяют передвигаться по любой поверхности, даже по траве – гусеницы не заедают, а со склизми можно сделать заднюю подвеску длинноходовой и мягкой.

Забота о водителе – о себе, любимом, особая: сиденье пышное, обогреваемые рукоятки руля, высокое стекло из мягкого пластика. Для пассажира широкие полки для ног, рукоятки по бокам от сиденья. Багажных емкостей две: открытая позади сиденья (в нее вмещаются две 20-литровые канистры) и под седлом, рядом с автомобильным аккумулятором. Контрольные приборы и органы управления «Зимогора» побогаче, чем у серийных отечественных снегоходов: двухшкальный одометр, указатели давления масла и напряжения в сети, «аварийка».

**Общие данные:** сухая масса – 240 кг ■ длина – 2650 мм ■ ширина – 1180 мм ■ высота – 1250 мм ■ высота по седлу – 720 мм ■ колея лыж – 990 мм ■ объем бензобака – 46 л ■ максимальная скорость – 65 км/ч ■ расход топлива при благоприятных условиях – около 12 л/100 км. **Двигатель** – Briggs&Stratton Vanguard V-twin, 4-тактный, 2-цилиндровый, рабочий объем – 480 см<sup>3</sup> ■ диаметр/ход – 68/66 мм ■ мощность – 16 л.с. при 3600 об/мин ■ крутящий момент – 33 Н·м при 2400 об/мин ■ воздушный фильтр – бумажный, система смазки – под давлением ■ система охлаждения – воздушная, принудительная, система запуска – ручная и электростартером. **Трансмиссия:** вариатор – доработанный от «Тайги», диапазон изменения передаточного отношения 3,7–0,55 ■ редуктор – от «Икара». **Ходовая часть:** рама – доработанная от «Икара» ■ лыжи – от «Тайги» с пластмассовыми расширителями ■ подвеска лыж – рессорная ■ гусеница – от «Бурана» ■ длина/ширина – 3800/380 мм ■ подвеска гусеницы – с пружинным амортизатором ■ направляющие гусеницы – катки и склизы. **Тормоза:** дисковый, привод тросом. **Электрооборудование:** фара – Зид-200 ■ АКБ – 45 а.ч ■ обогреваемые рукоятки руля ■ фонари аварийной остановки.





В багажник позади сиденья войдут две 20-литровые канистры.



Первый же выезд окрылил: мотор мгновенно отозвался на нажатие на кнопку электростартера, на холостых работал почти бесшумно, выхлоп – совершенно бездымный. Проходимость по рыхлому снегу, по крайней мере, не хуже, чем у более мощной «Тайги». За счет высокой тяги «на низах» машина трогалась на малых оборотах «внатяг», не повреждая снеговую поверхность. Конечно, чудес не бывает: относительно небольшая максимальная мощность не по-

зволяет разогнаться быстрее 65 км/ч, но для утилитарной машины и этого вполне достаточно. Расход топлива – около 10 литров на сотню километров пути. Объем бака (46 литров) при таком мизерном расходе хватает не меньше чем на 350-400 км пробега.

«Зимогор» начал движение только в самом конце весны 2005 года, так что проехать на нем успел всего-то 500 км. Но ни разу он не доставил ни хлопот с ремонтом, не вызвал недо-



Регулируемая пружина подвески гусеницы, работающая в паре с газонаполненным амортизатором, обеспечивает мягкость хода.



Лыжи от «Тайги» с рессорой от «Икара». Чтобы не проваливалась в рыхлом снегу, на лыжу надеваются пластиковые подошвы.

вольства своим «поведением». Мне кажется, что «Зимогор» получился лучшим, чем любой из отечественных серийных утилитарных снегоходов. ❏

