

BRP Lynx Xtrim Boondocker 800R E-TEC

2012, 799,5 см³, 163,9 л. с., 220 кг, 599 000 руб.

ВТОРОЙ ФРОНТ

/ Переход на более экологичные четырехтактные двигатели во всем мире практически завершен. Встретить на дороге, например, мотоцикл с двухтактным двигателем можно только в российской глубинке, где на проселках медленно умирает наследие советской мотоэпохи... Другое дело — снегоходы, и компания **Bombardier** — один из полководцев авангарда армии 2Т-машин.

текст: Юрий Солонович
фото: Никита Колобанов



Резервацией для стремительно теряющего поголовье двухтактного племени сегодня служат просторы бездорожья. Например, некоторые кроссовые и эндуро мотоциклы до сих пор оснащаются мощными и неприхотливыми двигателями, питающимися смесью масла и бензина — и такие компании как KTM делают на них хорошую кассу. Но самые «продвинутые» сегодня в этой войне тактов — регулярные снегоходные части. Тут не только не наблюдается какого-либо упадка, а наоборот — новейшие технологии, появление систем непосредственного впрыска топлива и другие инновации позволяют «двухтактникам» не только не сдавать позиций, но и переходить в наступление.

TWO STROKE INNOVATION

Кроссовер Xtrim Boondocker 800R E-TEC от финской компании BRP Lynx оснащен именно таким новейшим двухтактным двигателем — сверхсовременным Rotax E-TEC 800R, пожалуй, одним из лучших two stroke моторов для снегоходов. Система непосредственного впрыска топлива E-Тес обеспечивает не только хорошую экономичность двигателя на уровне четырехтактных силовых установок (производитель заявляет расход 12,3 л/100 км!), но и мгновенный отзыв на курок «газа», нехарактерную для 2Т-двигателей плав-







ТЕСТ-ОЦЕНКА

дизайн	нейтральный
динамика	ураган «Катрина»
управляемость	на твердую четверку
комфорт	удобно
тормоза	вполне
драйв	финский snow-кросс!
+	мощный современный двигатель
+	отличная ходовая часть
+	на «целине» несколько проигрывает конкурентам
-	отсутствие в «стоке» электростартера
=	лучший боец для твердого покрытия
что бы мы изменили	
	установили бы штатный электростартер

ность, экологичность выхлопа и, конечно, высокую мощность и крутящий момент.

На «борту» этого снегохода 164 злых и резких лошадиных сил — вряд ли кто-то будет сетовать на недостаток мощности... Также финны постарались решить проблему охлаждения двигателя в условиях подготовленных и отработанных до «звона» снегоходных трасс: на Voondocker установлен вспомогательный вентилятор, помогающий остудить раскаленный мотор в условиях острой «снежной недостаточности».

Интересная особенность — у двигателя E-Тес есть функция подготовки цилиндров и коленвала к... летнему хранению! Для этого масляный насос подает увеличенное количество смазки в двигатель, после чего последний какое-то время ра-

ботает на повышенных оборотах, а лишь затем останавливается.

В ЧИСТОМ ПОЛЕ

Мощный двигатель без «рабочей» подвески — выброшенные деньги. Задняя подвеска PPS, «усиленная» амортизаторами KYB с ходом 390 мм, и 146-дюймовый трак позволяет Voondocker многое. На передних сдвоенных А-образных рычагах трудятся амортизаторы от той же KYB, ход лыж — 242 мм.

«Битая» и нечищенная снегоходная трасса, которых в Финляндии великое множество — вот одно из предназначений этого универсального снегохода. На жестком покрытии Voondocker очень

стабилен: грунтозацепы высотой 44 мм не дают потерять контроль над снегоходом даже на утрамбованном до бетонного состояния снегу. Будь это спрессованный снег специальных трасс, разбитые колеи проселочных дорог или сухой и жесткий снег Хибинских сопков.

А вот на «пухляке» все не так радужно. Нужно помнить, что Voondocker — не горный снегоход, и вряд ли позволит бороздить снежное «море» вдоль и поперек, как заблагорассудится райдеру — и Лунх довольно резко прерывает любые вольности. В глубоком снегу на «финике» придется работать, контролируя машину каждую секунду. В противном случае физические упражнения при откапывании застрявшего «снежика» вам гарантированы!



В глубоком снегу Boondocker поворачивает довольно резко — сказывается колея 975 мм и трак шириной 380 мм. Да и стартовать с «глубины» тоже довольно непросто: при резком открытии «газа» узкая «гусеница» мгновенно уходит под снег. Так что филигранная работа курком и раскочка снегохода вам в помощь!

НЕ ДЛЯ ВСЕХ

За рулем Xtrim Boondocker 800R E-TEC комфортно — никаких эргономических просчетов не обнаружено. Алюминиевый руль с удобно изогнутыми «рогами» и горная стропа помогают управлять этой своенравной машиной. По сравнению с предыдущими моделями, производитель усилил подножки-платформы, которые раньше, бывало,

гнулись от веса райдера, и увеличил в них отверстия для очистки от снега — теперь ваши ботинки вряд ли превратятся в замерзшие глыбы льда. Кстати, в стандартной комплектации Boondocker не оборудован электростартером — запуск «с кнопки» в списке аксессуаров.

Lynx Xtrim Boondocker 800R E-TEC — снегоход не для новичков. Управлять этим «зверьком» сложнее, чем, например, его ближайшим родственником, моделью Freeride от Ski-Doo. Потому что Boondocker не прощает ошибок, и здесь нужно понимать специфику этой машины. Финны, спроектировавшие снегоход, ориентировались на особенности катания в стране Суоми. Многочисленные неухоженные снегоходные трассы, жесткий снег и «битье» — во всяком случае, по уверению представителей компании BRP,

подвески Lynx «заточены» именно под такие условия. В горах на Boondocker ездить можно, но комфорта и удовольствия вы вряд ли получите. Для этого у производителя в модельном ряду есть гораздо лучше приспособленные модели.

Появление аппаратов, подобных Lynx Xtrim Boondocker 800R E-TEC, показывает, что война на двух- и четырехтактных моторов закончится не скоро. Второй фронт, который открылся после появления систем впрыска на two stroke двигателях, продолжает сдерживать натиск современных 4T-снегоходов. А чем закончится эта эпохальная битва, покажет время! ▀

Тест организован компанией «Росан», www.rosan.com, тел.: (495) 645-57-97.



На передних двояных А-образных рычагах трудятся амортизаторы KYB, ход лыж — 242 мм



Высокий алюминиевый руль с удобно изогнутыми «рогами» и горная стропа помогают управлять Xtrim Boondocker 800R E-TEC



Оцените информативность приборной панели — такого количества лампочек, значков и индикаторов наверняка нет и у экспедиционного гусеничного вездехода!

ПАРАМЕТРЫ	LYNX XTRIM BOONDOCKER 800 R E-TEC
Год выпуска	2011
Сухая масса	220 кг
Снаряженная масса	н.д.
Длина/ширина/высота	3230/1162/1130 мм
База лыж	975-1017 мм
Объем бензобака	39 л
Двигатель	Rotax 800R E-TEC, 799,5 см ³ , 2-цилиндровый, 2-тактный, жидкостное охлаждение
Диаметр цилиндра/ход поршня	н.д.
Система питания	непосредственный впрыск топлива
Степень сжатия	н.д.
Мощность	163,9 л.с.
Крутящий момент	н.д.
Трансмиссия	автоматическая, клиноременный вариатор TRA VII/QRS
Передняя подвеска	двояные А-образные рычаги, амортизаторы KYB 36R, ход — 242 мм
Задняя подвеска	PPS 146, амортизаторы KYB 46/KYB 36, ход — 390 мм
Тип дискового тормоза	гидропривод
Лыжи (модель)	CTRL II
Гусеница, длина/ширина/высота грунтозацепа	3700/380/44 мм
Максимальная скорость	н.д.



ТЕСТ

Мотоциклы команды Kawasaki MotoGP по большей части собраны из компонентов опытных образцов, они способны справиться с мощностями более 220 л.с. и скоростями более чем 380 км/ч, но на них установлены стандартные цепи 520RXO! Тестирование на треке полностью оправдало ожидания команды Kawasaki, цепь легко справилась с мощностью нового двигателя, за все время заездов ни одной проблемы не было зафиксировано.

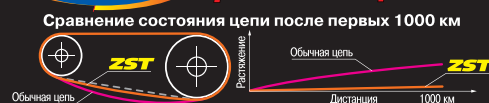


EK CHAIN — японская компания, основанная в 1941 году, а в 1974 выпускает первую в мире O-ring цепь. Этот прорыв быстро стал стандартом в мотоиндустрии.

Качество — главная идея EK В 1997 году компания получила сертификат ISO 9001. Это свидетельствует о высоком уровне стандартов системы проверки качества, гарантируя безопасность и точность каждого продукта. Не так давно компания EK представила новое поколение цепей на основе высоких технологий — Quadra-X, радикально легкие, долговечные, с низким уровнем трения.

Shinya Nakano

Технология нулевого растяжения цепи

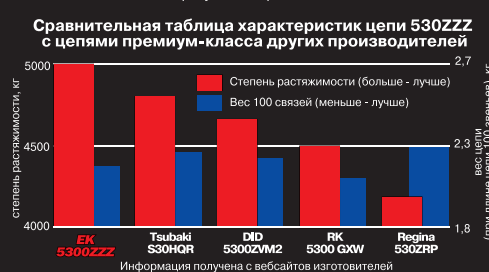


EK фактически устраняет измеримое растяжение цепи при первых 1000 км использования после установки. ZST также гарантирует, что Ваша цепь останется в пределах допустимого изнашивания все время службы. ZST является стандартом на 530ZZZ цепях и доступна как опция на 520RXO цепях и всех цепях ряда MVXZ.

Серия MVX Premium Quadra-X Ring

EK рекомендует эти цепи как идеальную замену для оригинальной цепи на 600 и 1000 кубовых спортбайках. Особенности этой цепи — облегченные втулки большего диаметра, специальная форма пластин звена и оригинальные сальники Quadra-X Ring гарантируют высокую эффективность и долговечность.

Цепи производятся как цветные, так и стандартные - золотые. **530ZZZ** — ультрасильная цепь с революционной формой пластин, которые более эффективно распределяют нагрузку. Дополнительные отверстия уменьшают общий вес цепи, не снижая прочности. Также эти отверстия продлевают срок службы цепи, эффективно охлаждая цепь и быстро удаляя грязь.



Серия SRO Economical O-Ring

По сравнению с цепями MVXZ и ZZZ стоимость цепей SRO ниже при неизменном высоком качестве. EK никогда не идет на компромисс, если речь заходит о качестве. В серии SRO используются сальники O-Ring, пластины цепи производятся из высокопрочных сплавов.

Научные исследования в EK всегда сосредотачивались на том, чтобы совершать технические прорывы и развивать оригинальные идеи. Изобретение цепи O-ring стало одним из результатов накопленных знаний и развития технологий, иллюстрируя неустанный стремление к новшеству, которое присутствует во всем, что делает EK.