

YAMAHA APREX XTX

НОВОЕ ИМЯ – НОВЫЙ ДРАЙВ

Арех в переводе с латинского значит верхушка. По замыслу инженеров Yamaha модель должна была стать пиком совершенства в непрерывном процессе эволюции снегоходов.

Цена: 530 000 руб.

Тип двигателя: 4-х цилиндровый четырехтактный

Объем двигателя: 998 см³

Мощность двигателя: 130 л. с.

Емкость бензобака: 34,6 л

Длина/ширина/высота: 2835/1275/1210 мм

Длина/ширина/высота гусеницы: 3658/381/32 мм

Ширина колеи лыж: 1085 мм

Сухая масса: 245 кг



МОДЕЛЬНАЯ ПУТАНИЦА

Yamaha Apex XTX'2011 пришла на смену универсальному спортивному снегоходу Yamaha RX Warrior'2010. Раскроем небольшой секрет: на американском рынке привычный нам «варриор» всегда был «апексом». Просто в свете унификации названий в модельном ряду Yamaha маркетингологи решили устранить путаницу в пользовательских запросах к поисковым системам. И вот с этого года Apex, он и в России Apex. А чтобы увековечить модельное переименование и подстегнуть продажи, японские инженеры напичкали новинку инновациями.

ПАЛЬЦЕВ НЕ ХВАТИТ

Казалось бы, снегоход – это просто. Берем сани полегче, ставим мотор помощнее, делаем привод на гусеницу. Плюс 50 лет бесконечных улучшений, и вот он – предел мечтаний всех любителей активного мотоотдыха

в зимний период. А что-то новое придумать уже сложно. Однако Apex XTX еще лучше, и чтобы перечислить все улучшения не хватит пальцев. Укажем ключевые.

- Электроусилитель руля EPS
- Модернизированный двигатель
- Новые фазы газораспределения
- Переработанная система впрыска
- Увеличенная длина впускных коллекторов
- Клапан EXUP в системе выпускных коллекторов
- Увеличенное сечение выпускных коллекторов
- Снижение эффекта торможения двигателем
- Система контроля детонации
- Передняя подвеска 3-го поколения
- Новые тип лыж с коротким коньком
- Новая несущая рулевая опора
- Задняя подвеска Dual Shock CK 144
- Улучшенная защита от ветра
- Более высокое сиденье

ПЕРВЫЙ РАЗ

Автоматические коробки передач и усилители руля подарили миру много шикарных блондинок за рулем больших автомобилей. Что касается снегоходов, до последнего времени для удобства потребителей был доступен лишь вариатор. И вот появился электроусилитель руля EPS (Electric Power Steering), снижающий прилагаемые усилия и уменьшающий отдачу. С Yamaha Apex XTX можно путешествовать дальше и дольше.

Важно, что размер помощи EPS изменяется в зависимости от скорости движения – наибольшая добавка оказывается на низких скоростях. В нужный момент контроллер системы EPS снимает механическое усилие с рулевой колонки и подключает электрический силовой привод. Все просто: чем сильнее рулим, тем больше перемещается муфта, больше смещается концевик – в помощь водителю подключается электромотор.



МНЕНИЕ STUFF: ★★★★★

Большая гусеница и длинная лыжа – залог высокой проходимости. Но как при этом мириться с плохой управляемостью? Арех ХТХ на подготовленной трассе прост и удобен в пилотировании, да и на снежной целине провезет по нужной траектории без особых усилий. Плюс большие ходы подвесок, а это стабильность при прыжках на неровных треках.

Дизайн:	★★★★★
Эргономика:	★★★★☆
Тестостерон:	★★★★★
WOW-фактор:	★★★★★

ПОНРАВИЛОСЬ

- Универсальность
- Мощный мотор
- Эффективный ветровик
- Большой топливный бак
- Указатель уровня топлива

НЕ ПОНРАВИЛОСЬ

- Ватный руль на виражах
- Проблемы в глубоком снегу

ПОД КАПОТОМ

Новое в моторе – поршневая система, блок дроссельных заслонок, магниты стартера, фазы газораспределения, система анти торможения двигателем, датчик детонации и т. д. Все это привело к улучшенному отклику на газ, немалой тяге на средних оборотах, большей мощности на всем диапазоне оборотов работы двигателя, устойчивой мощностной кривой во всех режимах работы снегохода. Увеличение фазы перекрытия клапанов способствовало увеличению на 5% мощности двигателя на высоких оборотах. Инновационный клапан EXUP увеличил эффективность работы двигателя, закрываясь на низких оборотах для создания эффекта «обратной волны». EXUP улучшил вентиляцию камеры сгорания, открываясь на высоких оборотах. А датчик детонации регулирует автоматически момент зажигания в случае появления детонации и предотвращает работу двигателя на бедной смеси.

ЧТО ДЕЛАТЬ ЛЕТОМ?

С наступлением весны большинство снегоходов консервируется и отправляется в дальний угол гаража в ожидании нового сезона. Однако в Северной Америке и в теплое время года популярен так называемый драг-рейсинг на снегоходах по траве. Проводятся международные чемпионаты, где все машины разнесены по шести классам – Stock 600, Stock 700, Stock 800, Improved Stock 1000, Pro Stock 1000 и Heavy Mod 1000. Гоночная трасса составляет 500 футов (152,4 метра) по прямой. Первые пять метров – это глина, позволяющая стартовать эффективно, дальше – трава, обеспечивающая скольжение. Скоростные рекорды таких заездов составляют более 190 км/ч. Но у снегохода Yamaha Арех Х-ТХ детали задней подвески и радиатор охлаждения двигателя рассчитаны на движение по рыхлому снегу. И в угоду требованиям смазки и охлаждения придется избегать длительной езды

по твердым поверхностям, вроде земли или льда. Кстати, некоторые энтузиасты дорабатывают снежики смазочными узлами и дополнительными радиаторами с кубиками льда. Прими это на вооружение летом.

ПОСЛЕ КРИЗИСА

На волнах прошедшего кризиса снегоходный рынок уменьшился вдвое, опустившись до уровня продаж сезона 2004/2005. Особую непотопляемость в статистике по импорту показала Yamaha. За три последних года доля компании только росла и в конечном итоге достигла 61% рыночного пирога. Ближайший конкурент, канадская BRP, довольствуется 21%. Далее идут Arctic Cat (11%) и Polaris (7%). Разумеется, на сезон 2010/2011 у всех мировых производителей снегоходов грандиозные планы – модельные линейки изобилуют выгодными новинками. Всем фирмам надо выходить на докризисные показатели, причем с запасом, на случай следующих спадов.