

## Реальный «КАЮР»

Итак, свершилось! Около года назад состоялось мое первое заочное (через Интернет) знакомство с новым отечественным снегоходом «КАЮР», и с тех пор не покидала мечта опробовать этот самобытный аппарат в условиях реальной эксплуатации.

И вот такая возможность, наконец, представилась - декабрь выдался на редкость снежным, толщина и прочность льда на реке более чем достаточная, солнечно и морозно, короче – настоящая Русская Зима!

Загружаем новенький «КАЮР» на обычный бортовой прицеп легкового автомобиля и отмечаем первый плюс аппарата – относительно небольшие габариты и вес по сравнению со «старшими братьями». На прицеп таких размеров и грузоподъемности большинство снегоходов других моделей просто не поместятся.

Место для первого знакомства с эксплуатационными качествами «КАЮРА» выбрали на живописном берегу реки Кама, недалеко от места впадения в нее реки Белая. Как всегда, времени для всесторонних и масштабных испытаний было недостаточно (вечер субботы и утро воскресенья), поэтому, прибыв на место на закате дня, отбросили

помыслы об обеде и отдыхе и сразу приступили к «прохватам».

Разгрузка снегохода не представила абсолютно никаких затруднений, хотя нас было всего двое, а прицеп, напомним, не приспособлен для перевозки снегоходов. После трехчасового «проветривания» снегохода в кузове прицепа при температуре воздуха около  $-15^{\circ}\text{C}$ , двигатель запустился на удивление легко – вытянули рычаг управления воздушной заслонкой, расположенный



на панели, повернули ключ зажигания и буквально через несколько оборотов коленчатого вала двигатель запустился.

Начать решили с преодоления подъема. Прокатившись для прогрева двигателя и самих себя по расчищенным заснеженным дорогам и снегоходным колеям, направились к расположенной неподалеку горнолыжной трассе. «Ратраком» ее не укатывают, сноубордисты и лыжники в этих местах появляются редко, зато на снегоходах народ частенько резвится. Неоднократно наблюдал, как с надрывным ревом заезжают на нее «Бураны», с визгом залетают «иномарки», причем, как правило, и те и другие извергают клубы сизого смога. Смотрел я на это надругательство над тишиной и чистым воздухом природного парка, и все гадал, хватит ли «КАЮРУ» его 13-ти л.с., чтобы хоть ползком, пусть со скоростью черепахи, но взобраться на вершину.

И вот я у подножья. Понимаю, что на необкатанном двигателе (общий пробег километров десять!) делать этого не следует, точнее категорически запрещено, но соблазн велик, а времени в обрез! Стартую! Начало подъема довольно пологое, но зато с волнами и кочками. Держу полный газ



и ставлю очередной плюс – подвеска работает вполне достойно, несмотря на обруганные всеми, кому не лень, (и кто сам не ездил), «ижевские» амортизаторы иностранного происхождения. Еще один плюс – высокая, близкая к «мотоциклетной» посадка. И сидеть удобно, и не нужно стиснув зубы напрягаться, чтобы привстать и переместиться в нужном направлении. По мере продвижения к вершине подъем становится круче, достигая на верхнем участке  $25^{\circ} \dots 28^{\circ}$ . Скорость несколько падает вместе с оборотами двигателя, звук (кстати, совсем не громкий по сравнению с «двухтактниками») становится более «натужным», однако «КАЮР» с поставленной задачей справляется успешно, покори́в вершину отнюдь не с черепашьей скоростью.



Совершив на вершине «боевой разворот» спускаюсь к месту старта, заодно проверяя эффективность тормозов на крутой части склона. И опять ставлю плюс. Торможение весьма эффективное и контролируемое, вплоть до полного блокирования гусеницы. Главное – не давануть слишком резко, чтобы не повиснуть на руле или, не дай бог, не совершить прыжок «рыбкой» через руль.

Приглашаю напарника занять место пассажира и вместе с рюкзаком с фото- и видеоаппаратурой подняться до крутого участка, чтобы зафиксировать, пока окончательно не стемнело, «первый подвиг «КАЮРА»». Опять понимаю, что машина одноместная, да к тому же не обкатанная, но времени нет, смеркается, а успеть хочется много. Начав подъем, с удивлением замечаю, что наличие пассажира с поклажей общим весом под 100кг отразилось на динамике «КАЮРА» весьма незначительно. Еще больше удивляюсь, когда спокойно, без надрывного рева и дыма, «КАЮР» доставил нас обоих на вершину. Впору ставить еще один плюс!

Следующим пунктом нашей программы были покатушки по укатанным снежным дорогам. К сожалению, скорость замерить не удалось, т.к. GPS закапризничал, то ли из-за мороза, то ли от длительного предшествующего бездействия. По ощущениям, на укатанном снегу скорость никак не меньше 50 км/час. Не ракета, конечно, но для комфортного перемещения вполне достаточно. Вот только когда движешься по узкой, расчищенной трактором зимней дороге с высокими брустверами, и возникает необходимость развернуться, начинаешь понимать, что задний ход был бы очень кстати. Понятно, что это усложнение и утяжеление конструкции, а самое главное, существенное удорожание, но все равно хочется! Поэтому первый, маленький, но минус. Правда, когда расчищенная полоса совсем узкая, «КАЮР», благодаря небольшой габаритной длине, хоть и вручную, но все-таки можно развернуть; «монстрам» в таком «коридоре» и задний ход не поможет.



Когда спустились к реке, стемнело окончательно. Снега много, но он достаточно плотный, поэтому скорость и по проторенной «буранке», и по «целине», практически одинакова. Погружение лыж и гусеницы в снег минимальное, что хорошо видно на фотографиях. Порадовал свет фар, правда пришлось слегка поправить заводскую регулировку и опустить световой поток чуть ниже. Света одной фары вполне

достаточно; вторую, дабы не мучить понапрасну аккумулятор, включали исключительно для съемок (чтоб красиво было). Поэтому за свет плюс, но с оговоркой: пользуясь фарами надо помнить, что они оснащены галогеновыми лампами по 55W каждая, и при одновременном включении энергобаланс становится отрицательным. Проще говоря, при длительной езде с двумя включенными фарами, особенно с небольшой скоростью, аккумулятор постепенно разряжается. С этой особенностью мы столкнулись еще дома, при первом запуске аппарата от подставного маломощного аккумулятора и непродолжительных покатушках на малой скорости по двору с двумя включенными фарами. Кстати, запуск (естественно, посредством ручного стартера) и работа двигателя без аккумулятора не вызывают затруднений, а вот световые приборы при отсутствии аккумулятора не работают при любых оборотах двигателя. Если же аккумулятор, пусть даже разряженный, установлен и подключен, то свет горит, и его интенсивность зависит от оборотов двигателя.



Что касается ощущений от езды по замерзшей и заснеженной реке, то при таких идеальных условиях снежного покрова дополнительный десяток сил под капотом (а значит и десяток километров в час) был бы не лишним. То есть ехать куда-то с определенной целью, наверное, нормально, а просто кататься, пожалуй, скучновато.

К утру похолодало до  $-23^{\circ}\text{C}$ , к тому же задул пронизывающий северо-восточный ветер.

Казалось все кончено, тем более что переждать не получится, так как в полдень нужно стартовать домой. Вытащив аппарат из неоттапливаемого гаража (и еще раз вспомнив про полезность заднего хода), проворачиваем пару раз вал двигателя ручным стартером – вращается туговато, напрягать себя ручным запуском не хочется. Пробуем ключиком, как вчера, и результат тот же – движок запустился и устойчиво молотит на холостых оборотах. Отметив очередным плюсиком холодный запуск, решаем продолжить испытания. Одеваемся «не по журналу», а «по погоде», и вперед, на снежную целину.

Первые пробы передвижения по заснеженному полю вызывали некоторые опасения. Читал ранее в Интернете и слышал уже здесь высказывания «спецов-бурановодов», что с такой «гусянкой» на снежной целине делать нечего. Попробовали – едет! Скорость, конечно, ниже, чем по укатанному снегу, при старте на дыбы не становится и из под седока не норовит



выпрыгнуть, но едет вполне уверенно. Пологие, длинные подъемы, спуски, снежные волны, сотворенные метелями – все преодолевает! На крутых поворотах (если проходить их с максимальной возможной скоростью) снегоход приходится откренивать, смещаясь во внутрь поворота – видимо сказывается довольно высоко расположенный центр тяжести и высокая посадка наездника. Но

«вывешиваться» на поворотах, как нам показалось, очень даже прикольно, да никто и не заставляет проходить повороты на полном газу. Зато есть возможность получить дозу адреналина и хорошенько согреться. Короче говоря, и в снежном поле «КАЮР» нас не разочаровал. Еще один плюс в его послужной список. По окончании полевых съемок попробовали пересечь поле вдвоем, причем сначала старались держаться нами же проторенного следа. Затем осмелели и съехали на целину – никаких признаков «увязания»! Несколько раз умышленно останавливались и снова стартовали – никаких проблем!



Кстати, после наших «показательных выступлений» мы предложили прокатиться одному из местных «бурановодов», настроенных по началу весьма скептически («игрушка красивая, но бесполезная»). Вернулся он с поля несколько удивленный и озадаченный. Свое мнение о «КАЮРЕ» выразил коротко: были бы деньги, купил бы прямо сейчас. Но их, к сожалению, пока нет; придется копить к следующему сезону.

Попробуем подвести итоги и сделать предварительные выводы: по нашему мнению «КАЮР» – вполне достойный снегоход, который в состоянии понравиться не всем, но многим покупателям. Любителям сумасшедших скоростей, экстремальных прыжков и прочих трюков он не интересен. Зато люди практичные и уравновешенные оценят по достоинству его неоспоримые преимущества перед конкурентами. К перечисленным выше плюсам можно смело добавить еще целый ряд положительных качеств, например, малый расход топлива, высокую надежность и долговечность двигателя «HONDA» (по этим параметрам конкурентов у «КАЮРА», пожалуй, действительно нет), простоту и низкую стоимость эксплуатации, отсутствие зловонного дыма, обильно выделяемого выхлопом двухтактных двигателей. Кроме того, управление «КАЮРОМ» можно смело доверить человеку, никогда ранее не ездившему на снегоходе;



при наличии головы на плечах с ним без труда управится и хрупкая девушка, и подросток. А если очень хочется, то определенную дозу адреналина и острых ощущений можно все-таки получить за счет агрессивного прохождения поворотов и неровностей снежного покрова.

Конечно, для более полной оценки эксплуатационных качеств, требуется значительно больший объем испытаний. Сейчас появилась возможность проверить поведение «КАЮРА» при буксировке саней-волокуш, т. к. в продаже появился багажник, объединенный с тягово-цепным устройством. Надеемся также, что в ближайшее время удастся осуществить замеры скорости и расхода топлива при движении в различных условиях, а также произвести и опубликовать видеосъемку наиболее интересных моментов наших испытаний.

С.В. Казанский,  
Начальник технического отдела  
ООО «Патрон-Мото»

