



Человечество испокон веков пользовалось различными приспособлениями для передвижения по снегу. Со временем эти приспособления совершенствовались, принимая разнообразные формы. Но начиналось все с обычных лыж, которые со временем были модифицированы до обычных снегоходов.

Первоначально термин «снегоход» (snowmobile) появился в результате творческого решения дилеров компании «Форд», которые дополнили автомобили модели Ford T лыжами и гусеницами.

В России же прототип снегохода появился в 1903 году, когда русский авиаинженер Сергей Неждановский соорудил аэросани, а еще через 10 лет – сани «с лыжноцепным двигателем». На деревянную раму устанавливали двигатель мотоциклетного типа, приводящий в движение две боковые металлические гусеницы. Управление осуществлялось при помощи специальной лыжи, поворачиваемой рулем велосипедного типа. Водитель помещался на велосипедном седле. При мощности двигателя всего 1,5 л. с. скорость движения по рыхлому снегу составила 12 км/ч.

Тем не менее патент на первый снегоход получил не русский, а американец – ученый Карл Элейсон. В 1924 году он изобрел свой тобогган, похожий на нарты индейцев. Двухместное сиденье в виде плоской доски располагалось над гусеницей, вдоль всего корпуса проходили деревянные лыжи, обеспечивавшие дополнительную опору на глубоком снегу.

Эти лыжи отдаленно напоминали нарты индейцев – тобогганы, и поэтому свои экипажи Элейсон назвал моторными тобогганами. Чем выше обороты мотора, тем сильнее прижималась гусеница к снегу. А руль ему заменяли веревки, привязанные к концам двух деревянных лыж, расположенных спереди под днищем машины. Этим днищем из фанеры мототобогган утрамбовывал снег, облегчая гусенице задачу толкать экипаж.

Со временем виды снегоходов совершенствовались, на смену одним компаниям-производителям приходили другие, умы мыслителей продвигались шаг за шагом к современным моделям снегоходов.

Сегодня «большая четверка» (Yamaha, Honda, Kawasaki, Suzuki. – Прим. ред.) производит за год около 150 тыс. снегоходов – в два с лишним раза меньше, чем в «золотые» докризисные 1970-е.

Что касается СССР, то здесь первые снегоходы начали делать в 1956 году. Сначала это был «Амурец», затем «Лайка-2». Последняя была разработана по схеме «одна лыжа – две гусеницы» – очень редкой в то время. Снегоход весил 233 кг и имел 640-кубовый мотор Rotax мощностью 40 л. с. Затем в 1973 году появился «Буран», самая известная и ныне живущая модель снегохода отечественного производства, работавшая везде: на Эльбурсе, Памире, в Антарктиде, на трех дрейфующих станциях «Северный полюс».. Тем не менее по своим модификациям и технологическому уровню «Бурану» так и не удалось перебить Alpine.

## От ремонта не застрахован

Если форс-мажорные обстоятельства позволяют получить за свою машину страховые выплаты, то с ремонтом рано или поздно придется столкнуться и здесь уже страховка не поможет. Но знание о возможных неисправностях помогут быстро поставить снегоход «на лыжи».

У снегоходов с двухтактными моторами чаще всего ломаются свечи зажигания, что связано с видом топлива – бензин и масло влияют на быстрое отсыревание свечей. А при запуске двигателя в работу «мокрые» свечи легко «пробиваются». Главное в таких случаях помнить: снегоходу – снегоходные свечи, а ни в коем случае не автомобильные.

Еще одна частая «болезнь» машины может быть связана с топливной системой, но только в том случае, если

владелец не следует нормам эксплуатации. Так, экономия на бензине зачастую приводит к детонации, а та в свою очередь – к разрушению силового агрегата. А частое передвижение по сухой, беснежной дороге – к преждевременному износу пластиковых направляющих, по которым скользит гусеница.

Что касается снегоходов с четырехтактными моторами, то серьезных проблем с поломками здесь не бывает. В основном, проблема может быть в силовом агрегате, его просто не стоит перегревать.

Все же специалисты советуют: при возникновении поломки, пусть даже элементарных, необходимо сразу же обращаться к специалистам-механикам. Если «болезнь» будет запущена на лечение любимой игрушки придется выложить кругленькую сумму.

## Выбор, достойный меня

Среди многообразия брендов, выпускающих снегоходы, нужно уметь выбрать не просто достойную марку, но и ту машину, которая будет отвечать запросам человека. Ведь существуют снегоходы для различных целей: отдыха, работы, спорта и даже детские аппараты.

**Утилитарные или рабочие снегоходы** – предназначены для «трудных» мест, отличаются высокой проходимостью и увеличенной тягой. Они достаточно устойчивы, так как имеют широкую гусеницу (50-60 см). Такие машины надежны прежде всего потому, что их корпус и необходимые детали изготавливаются из прочных материалов.

Это двухместные машины с объемными багажниками и фаркопами для саней. Повышенный уровень комфорта обеспечивается наличием электростартера и заднего хода.

**Туристические снегоходы** пригодятся любителям активного отдыха. Таким путешественникам важна скорость, поэтому снегоходы для них имеют мощные двигатели (до 170 л. с.) и спортивные подвески. Все это обеспечивает им разгон до 200 км/ч. Также они высококомфортные и хорошо проходимые, что необходимо особенно в дальних поездках. Для более спокойной езды существуют менее мощные и не столь дорогие туристические снегоходы. Туристические снегоходы идеально подходят для дальних поездок в компании друзей и семейного отдыха.

**Спортивные снегоходы** – отличаются от своих родственников более легким весом, так как используются они обычно для скоростной езды по специально подготовленным трассам на соревнованиях, либо просто для удовольствия от быстрой езды. Максимально облегченная подвеска дополняется спортивными пневмоамортизаторами высокого давления. Аппараты имеют высококомфортные двигатели. Прочность таких снегоходов хуже, чем у рабочих и туристических, поэтому для езды по глубокому снегу в лесу или по пересеченной местности они не подходят. Идеальны – для поклонников высокой скорости, экстремальной езды с прыжками и разворотами.