

“Yamaha Bravo BR 250T”

ТЕСТ
КАТЕРА и ЯХТЫ

*под знаком
практичности*



Дизайн и “начинка”

Угловатые формы машины сразу наводят на мысль о том, что модель эта — из долгожителей. Действительно, снегоходы с индексом “Bravo” ведут свою родословную с 1982 г., а в нынешнем виде, не считая незначительных изменений, выпускаются с 1992 г. Впрочем, если бы фирма провела коренную модернизацию, это был бы уже не “Bravo”, известный тысячам снегоходчиков по всему миру, и неизменность проверенной годами конструкции свидетельствует только о том, что она оказалась удачной.

Машина крайне проста — одноцилиндровый двухтактный 18-сильный движок с принудительным воздушным охлаждением (правда, с раздельной смазкой), ручной стартер, подвеска лыж на полуэллиптических рессорах... Из приборов — только спидометр с одомером, размеченный до 160 км/ч. Знай наших! Заднего хода нет, но он здесь и не нужен — взявшись за ограждение просторного заднего багажника или за трубчатый “леер”, опоясывающий капот, снегоход легко приподнять и переставить вручную. Чтобы сделать снимок со стороны гусеницы, мы поставили его на попа всего лишь вдвоем! Роль стояночного тормоза выполняет обычный тормозной рычаг на руле, фиксирующийся в нажатом состоянии простенькой защелкой — прямо как на рычаге сцепления мопеда с моторчиком “Д-6” из далекого детства.

Помимо обычной воздушной заслонки, привод которой выполнен в виде перекидывающегося вверх-вниз рычажка, в стандартную комплектацию “Bravo”, поставляемых в особо холодные, по мнению японцев, Россию и Канаду,

Русское слово “снегоход” звучит на международном английском с несколько иным подтекстом — “snowmobile”. Снегомобиль, одним словом. Действительно, большинство моделей, оккупировавших ныне и наши, и не наши рынки, все более тяготеют к автомобилю, а не к тому же мотоциклу, несмотря на “мотоциклетную” посадку водителя — и по размерам, и по весу, и по мощности, и по количеству сервисных “наворотов”. Под стать и стоимость, сравнимая с затратами на покупку весьма приличного автомобиля-иномарки. Многие уверены, что за более-менее приемлемую цену можно приобрести только изделия отечественных предприятий — тот же “Буря” или более современные “Рысь” и “Тайгу”. Однако это не так: примерно за те же деньги можно стать обладателем и абсолютным новым заграничного снегохода от одного из известнейших мировых производителей. На нашей зимней “мерной миле” — снегоход “Yamaha Bravo BR250T”.

входит и праймер — встроенным в приборную панель насосиком можно впрыснуть топливо непосредственно в приемный коллектор. После пары качков праймером и двух рывков стартового шнура, ручка которого торчит из приборной панели прямо перед водителем, двигатель охотно завелся. Оставив машину прогреться на защелкнутом тормозе, я откинул вперед пластиковый капот с высоким ветровым стеклом и заглянул внутрь.

Все просто, как грабли, и все на виду. Слева — прикрытый кожухом вариатор, справа — основной 15-литровый бензобак и дисковый тормоз с тросовым приводом, посередине поблескивают ребра заключенной в рубашку воздуховода головки цилиндра и торчит свеча. Я сразу прикинул, что при особой нужде ремень вариатора можно без проблем заменить даже в чистом поле, легко подобраться и к шарнирам рулевого управления. Вообще-то бытует мнение, что в импортную технику лучше самому не лазить — мол, справиться с ремонтом и регулировкой способны только специально обученные мастера. К

“Bravo”, насколько я мог судить, это никак не относится. И обслуживание, и ремонт здесь, на мой взгляд, вполне под силу обычному гражданину, у которого руки из правильного места растут.

По словам тех, кто немало поездил на “Bravo”, основного бака хватает в среднем на 100 км, хотя многое, конечно, зависит от “дороги”. Дополнительный топливный бак тоже достаточно объемистый — 9,3 л. Располагается он под крышкой на передней панели вместе с 1,8-литровым масляным бачком. Для контроля уровня бензина и масла предусмотрены прозрачные трубки.

В подкапотном пространстве нашлось место и для коробочки с минимальным набором дорожного инструмента (запасной свечи здесь, увы, нет) и шнуром аварийного запуска. Скажу сразу, что до выхода из строя основного стартера лучше дело не доводить — намучаетесь. Шнур наматывается попросту на скользкий маховик вариатора, не имеющий никакого шкива, и фиксируется при помощи пластиковой колбашки. Лично мне удалось проверить мотор аварийным шнуром лишь

с пятой попытки — петли упрямо соскальзывали с маховика.

Подвеска лыж, как уже отмечалось, рессорная, а у гусеницы — пружинная (рычажные пружины работают здесь примерно по тому же принципу, что в бельевой прищепке). И передняя, и задняя подвески снабжены гидравлическими амортизаторами.

По снегу и льду

Ходовые испытания "Bravo" удалось провести в самых разнообразных условиях — покатался я на нем и по заснеженному льду Кавголовского озера, и по разбитым лесным дорожкам, и просто по лесу.

Очень понравилась четкая работа вариатора: мотор исправно крутил в самом выгодном диапазоне оборотов и при разгоне, и на легкой "дороге" озера, где удалось превысить рубеж в 70 км/ч, и в глубоком снегу, и на крутых холмах. 18-сильный моторчик, конечно, не "спортсмен", но приемистость у машины вполне достаточная. На укатанном снегу или припорошенном снегом льду можно даже развернуться на месте, прибавив газу и пустив гусеницу в занос ("полицейский уазворот" с использованием тормоза удавался не менее исправно). Радиус "нормального", без заноса, разворота тоже оказался невелик — чуть больше длины самого снегохода. Уверенно преодолевает "Bravo" и значительные подъемы — максимальная крутизна склона ограничивается лишь сцепными свойствами гусеницы при тех или иных свойствах снега.

Подвеска, пусть и короткоходная (100 мм), неплохо проглатывает дорожные неровности, обеспечивая удовлетворительную плавность езды даже на значительных скоростях. А вот в повороте стоит вести себя повнимательней — если переборщить со скоростью или перекладкой руля, "Bravo" так и норовит завалиться наружу, даже если по-грамотному переносишь вес тела внутрь. Пару раз на крутых изгибах лесных дорожек мне пришлось поспешно отглаткиваться ногами, чтобы не опрокинуться, но, поскольку машина легкая, особых усилий при этом не потребовалось. Ничего удивительного — колея лыж у "Bravo" всего лишь 750 мм, отсюда и меньшая устойчивость. Но "минус" узкой колеи волшебным образом обращается в очень серьезный "плюс" — можно пролезть в такие щели между деревьями или крутыми ледяными буграми, куда на крупном "снегомобиле" и не сунешься. Да и не предназначен, в общем-то, "Bravo" для лихой гонки по извилистым трассам. Машина это прежде всего деловая, и ее задачи более утилитарны.

На гладкой "дороге" курсовая устойчивость "Bravo" на высоте, но при встрече с кочками приходилось то и дело подруливать — очевидно, сказывались



Горловины дополнительного бензобака и масляного бачка — под крышкой на панели. Ниже — трубки контроля уровня бензина и масла.



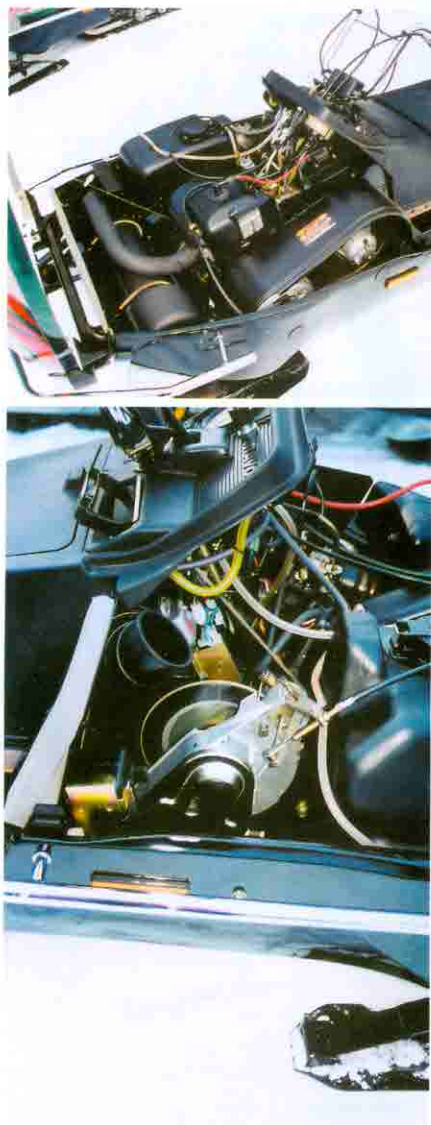
Рессорная подвеска лыж и пружинная задняя подвеска "Slide Rail" снабжены гидравлическими амортизаторами

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ снегохода "Yamaha Bravo BR250T"

Двигатель:	
— тип	Двухтактный
— кол-во цилиндров	1
— рабочий объем, см ³	246
— мощность, л.с.	18
— диаметр цилиндра/ход поршня, мм	70.0/64.0
— охлаждение	Воздушное, принудительное
Сцепление и трансмиссия Клиноременной вариатор YPZ	
Тормозная система Механическая, однодисковая	
Передняя подвеска:	
— тип	Рессорная
— ход, мм	100
Задняя подвеска:	
— тип	"Slide Rail", пружинная
— ход, мм	100
Габариты (длина/ширина/высота), мм	
	2950/950/1120
Размеры гусеницы (длина/ширина/высота грунтозацепа), мм	
	3460/380/25
Колея лыж (от центра до центра), мм	
	750
Емкость, л:	
— топливных баков	24.3 (15+9.3)
— масляного бака	1.8
Используемый бензин	
	АИ-95
Сухая масса, кг	
	175
Скорость, км/ч*:	
— с одним водителем	73
— с водителем и пассажиром	66
Базовая розничная цена, USD**	
	4490

* По результатам испытаний "Кия": 2/3 штатного запаса топлива, скорость ветра — 2-3 м/с; "дорога" — ровный лед, присыпанный снегом толщиной 10-15 см; темп. воздуха — минус 8°С; место испытаний — Большое Кавголовское озеро в окрестностях Санкт-Петербурга.

** По данным компании "Петросет-Большой" на сезон 2002/2003 г.



Доступ к вариатору и свече, а также дисковому тормозу великолепный

какие-то особенности полностью независимой, без стабилизатора, рессорной передней подвески, а также неизбежные люфты в рулевой системе. При движении по глубокому снегу, даже рыхлому, "Bravo" практически не проваливается — сказывается большая опорная длина гусеницы и малый вес самой машины.



Радиус разворота неплох — чуть больше длины самого снегохода



Благодаря длинной гусенице шириной 380 мм снегоход уверенно идет по рыхлому снегу

Хоть по паспорту снегоход одноместный, попробовал я прихватить с собой и пассажира. Ехать можно, но без особых удобств — приходится смещаться вплотную к рулю, упираясь в него коленками. Зато объем багажника выше всяких похвал. В качестве эталона мы использовали обычные стандартные ка-



Передняя панель довольно скромна: здесь только замок зажигания, рукоятка "подсоса", праймер и спидометр



"Bravo" легко выволить из снежного плена усилиями одного человека. Объем багажника — выше всяких похвал.

нистры — разместить три-четыре штуки можно запросто. Высокое ветровое стекло великолепно выполняет свои функции, надежно защищая от встречного ветра — после 15-километрового круга по лесным дорожкам с обилием поворотов мне даже стало жарко, несмотря на 8-градусный морозец.

Резюме

Недорогой и надежный снегоход одного из известнейших мировых производителей. С точки зрения цены — неплохая альтернатива отечественной технике, может быть рекомендован и в качестве "стартовой площадки" для новичков. В числе прочих плюсов — простота (ломаться тут практически нечему, а если такое и случилось, то починить можно самостоятельно), малый вес, позволяющий в случае каких-либо дорожных неприятностей вызвать снегоход усилиями одного человека, и небольшие эксплуатационные расходы. Благодаря экономичному мотору умеренной мощности и наличию дополнительного бака способен преодолевать значительные расстояния на одной заправке. Откровенно не понравилась только система аварийного запуска. Да и дизайн, честно признаться, староват — но что же хотеть от "рабочей лошадки"? Некоторую неустойчивость в повороте, как уже отмечалось, с лихвой возмещает проходимость в дорожных узкостях. Короче говоря, практичная машина, предназначенная не для "пускания пыли в глаза", а для использования в деловых целях — например, на зимней рыбалке или охоте.

Артём Лисочкин

Снегоход "Yamaha Bravo BR250" предоставлен для испытаний компанией "Петросет-Большой", официальным дистрибьютором "Yamaha Motor Co., Ltd":

199026, СПб, В.О., Средний пр., 86
Тел. (812) 320-5476; факс 322-2480
office@petroset.ru, www.petroset.ru