



# Японская экономика

Yamaha BR250T Bravo, 246 см<sup>3</sup>, 18 л.с., 70 км/ч, \$4500

**СНЕГОХОД В РОССИИ ЧЕТКО АССОЦИИРУЕТСЯ С РОСКОШЬЮ И КРАСИВОЙ ЖИЗНЬЮ. \$10000 ЗА ИГРУШКУ НА ТРИ-ЧЕТЫРЕ ЗИМНИХ МЕСЯЦА — УДЕЛ ИЗБРАННЫХ. ОСТАЛЬНЫЕ ВЫНУЖДЕНЫ ДОВОЛЬСТВОВАТЬСЯ РОССИЙСКОЙ ПРОДУКЦИЕЙ. БЫЛИ ВЫНУЖДЕНЫ. ТЕПЕРЬ ЗА \$4500 МОЖНО КУПИТЬ НОВЫЙ ИМПОРТНЫЙ СНЕГОХОД. ЯПОНСКИЙ.**

Александр Дмитриев, фото автора

## СЕМЬ РАЗ ОТМЕРЬ...

Для меня вопрос выбора снегохода длится лет эдак пять. Присматриваюсь, оцениваю. Спортивные машины мне не слишком интересны — по сравнению с теми ощущениями, которые дарит мотоцикл или стоячий гидроцикл, снегоход выглядит бледно. Сформулировал требования к тому снегоходу, который бы устроил: наличие широкой и длинной гусеницы для проходимости; высокого стекла для защиты от ветра; мотора, разгоняющего снегоход до 100 км/ч. Важен малый вес, облегчающий погрузку-выгрузку. Не забуду надежность и цену — в районе \$4000. Последний фактор прозрачно намекал на скорое посещение дилера рыбинского завода — для покупки «Тайги».

Российская копия Scandic хорошо себя зарекомендовала не в одном экстремальном пробеге. И все шло по плану, если бы дистрибьютор Yamaha из Санкт-Петербурга не пригласил на тест новинки российского рынка — снегохода Yamaha Bravo 250. Я не питал особых иллюзий — очередная маленькая и дешевая вещь вряд ли может произвести впечатление... Увы, людям свойственно ошибаться.

## МАЛЕНЬКИЙ VIKING

Чтобы сразу разобраться в последующей расстановке приоритетов, открою маленькую тайну. Мой любимый снегоход — Yamaha Viking. Большой, неповоротливый увалень впечатляет проходимостью,





простой конструкцией и потрясающим трехместным седлом. Это не гоночная машина, но для того, чтобы насладиться в хорошей компании красотой зимнего леса — лучше не найти. Минус один и традиционный для большинства снегоходов — масса под 300 кг. Когда я увидел Bravo живьем, понял, что конструкторы Yamaha не стали изобретать велосипед, а просто уменьшили Viking. Все то же высокое стекло, напоминающее лопату для уборки снега, широкое седло, незамысловатые обводы корпуса. Вместительный багажник и удобнейшая хромированная дуга, опоясывающая моторный отсек — как это практично!

Конструкция Bravo известна с 1982 года: рынок скандинавских стран потребовал простую и утилитарную машину. Первые десять лет аппарат выпускался в варианте с укороченной гусеницей и маленьким багажником, с 1992 года производится в современном виде, претерпевая лишь косметические изменения. Конструкция отработана, надежна и проверена временем.

Открываю моторный отсек — там все просто: капотируемый однокильндрический «двухтактник», бензобак, вариатор, дисковый тормоз. Ба, да он с механическим приводом, как на российских снегоходах! Не слишком приятно. Нет заднего хода — тоже не подарок. Зато сразу видно, где машина сделана. Японское качество нельзя не заметить: нигде не малейшего перекоса, все панели идеально подогнаны друг к другу. Закрыв капот, подкачал бензин, дернул трос (какой вам электростартер!). Мотор завелся моментально — японский. Узкий руль, дешевая штамповка тормозного рычага — экономия буквально во всем. Есть второй топливный бак и система отдельной смазки — уровни бензина и масла находятся справа от седла. Баки выполнены как сообщающиеся сосуды: во второй, установленный под седлом, подключается отдельным краником, что снижает риск оказаться где нибудь в лесу без бензина.

**БРАВО!**

Впечатление от машины меняется, как только тронешься с места. Я не понял, что в моторе всего 18 л.с. Резвый набор скорости до 60 км/ч, уверенная тяга при езде в горку, ходовые качества по хорошему удивили. На льду Кавголовского озера, слегка припорошенного снежком, мне удалось разогнать малыша до скорости 70 км/ч — для необкатанной машины это совсем неплохо. Есть основания предполагать, что после обкатки Bravo разгонится до 80 км/ч.

Ветрозащита великолепна. Стекло полностью отсекает встречный поток от водителя. Узкий руль неудобен лишь на первых метрах, к нему мгновенно привыкаешь. Конечно, на скоростях выше 60 км/ч машина не слишком устойчива: упрощенные конструкции подвесок и малая ширина колеи требуют от водителя постоянной концентрации. Расслабишься, и небольшая кочка может перевернуть легкую машинку.

Управляемость снегохода специфична. Это связано с комбинацией малого веса, узкой колеи и длинной гусеницы. При повороте руля снегоход стремится ехать прямо и для поворотов приходится работать корпусом. Специально пробовал маневрировать среди деревьев на склоне — и не испытывал сложностей.

Сравнивая Yamaha с российскими продуктами «Рысью» и «Тайгой» не мог отделаться от странной мысли: да, «японец» едет чуть медленнее и не так резв в разгоне, как-никак, а в уфимском изделии 440 кубов, а в рыбинском — все 500. Но объективные ощущения от комбинации езды, управляемости и комфорта от катания на российских снегоходах явно проигрывают. Стараюсь понять почему. Ведь Yamaha проста «как три копейки»: передние лыжи подвешены на рессорах, гусеница на подпружиненных склиззах. Зато везде есть амортизаторы. Трясет, тем не менее, не слабо: меньше, чем на «Рыси», но больше, чем на «Тайге». Динамика до 50 км/ч не уступает более мощным «россиянам». Заднего хода нет.





Помилуйте, а как же быть? Ответ получил в первой же трудной ситуации — не смог без разгона въехать на ледяной подъем. Тут бы сдать назад. Вспоминаю, что машина весит 175 кг, беру за багажник и просто оттягиваю ее на несколько метров.

#### НЕОЖИДАННЫЙ ВЫХОД

Катался по лесу и опять беда: лыжа попала в колею. Остановился, взял за хромированную дугу, опоясывающую моторный отсек и вынул снегоход. И тогда понял, чем мне так сильно понравился Bravo. Малым весом, сочетающимся с приемлемыми ходовыми качествами. Понял и другое. Несмотря на скромный объем, маленький снегоход уверенно тянет двоих в крутую горку (хватило бы зацепа!), а значит, удовлетворяет еще одному поставленному условию.

Вполне устроила проходимость на глубоком снегу. Размер гусеницы вполне соответствует небольшому весу снегохода — в сугробе не закопаешься. Но возникает другая проблема, вызванная опять-таки узкой установкой лыж — при маневрах приходится активно работать корпусом, иначе легко завалиться. Заключительные впечатления получил, загружая Yamaha в кузов: на 70-сантиметровый борт закинули Bravo вдвоем.

Рынок давно требовал именно такого снегохода: простого, надежного и с конкурентоспособной ценой. Безусловно, тот, кому нужна машина для тяжелой работы, выберет рыбинскую «Тайгу» — все-таки 500 см<sup>3</sup> тянут увереннее, но для отдыха и перемещений по снежным просторам без тяжелого прицепа Bravo будет явно предпочтительнее.

#### ПАРАМЕТРЫ

Дебют/начало производства — 1992/1992 г.
Сухая масса — 175 кг
Снаряженная масса — 200 кг
Габариты — 2945x950x1120 мм
Колея лыж — 750 мм
Размеры гусеницы — 3450x380
Двигатель — 246 см <sup>3</sup> , 2-тактный, 1 цилиндр, воздушное принудительное охлаждение
Размерность — 70x64 мм
Система питания — карбюратор Keihin BD32-28
Мощность — 18 л.с.
Трансмиссия — вариатор, центробежное сцепление
Подвеска лыж — рессоры и амортизаторы, ход 100 мм
Подвеска гусеницы — подпружиненный склиз, амортизатор, ход 100 мм
Тормоз — дисковый, трансмиссионный с механическим приводом
Объем бензобаков — 24,3 л.
Объем маслобака — 1,8 л.
Максимальная скорость — 70 км/ч
Расход топлива — 11–15 л./100 км

Вряд ли у Bravo есть конкуренты по соотношению цена-качество. Если же решающий параметр — малый вес, то тут все совершенно очевидно — 175 кг весит средний мотоцикл. Серьезный недостаток — отсутствие заднего хода, но с этим приходится мириться.

Снегоход предоставлен компанией «Петросет-Большой», тел.: (812) 320-54-28