

# Старый

# КОНЬ

Говорят, старый конь борозды не портит, правда, иногда добавляют, что и глубоко не пашет. Однако люди, как правило, любят вещи, проверенные временем. Yamaha Bravo T — из таких.

**М**одель появилась в производственной программе Yamaha аж в 1982 году и с тех пор принципиально почти не изменилась, хотя модификаций имела достаточно. При нынешней встрече с Bravo повеяло ностальгией. Давно забытые формы, специфический вид задней подвески, манерное ветровое стекло и очень стильный для начала 80-х рогатый руль — все это мо-

ментально перенесло нас в пору, когда «деревья были большими», а о снегоходах толком и не слышали (кроме как на Крайнем Севере).

Современная модификация Bravo предлагается в комплектации «Т», что, скорее всего, означает «туризм». Эта версия длиннее Bravo BR 1982 года, имеет более длинную гусеницу, увеличенное сиденье, оснащается защитой капота и багажником. Внутренности по конструкции практически те же, однако некоторые элементы модернизированы. По большому же счету Bravo остался таким, каким был 20 лет назад.

Любителей свеженького и горяченького это вряд ли обрадует, зато тем, кто понимает толк в вещах, предоставит почву для размышлений. Ход мысли примерно такой: если Bravo выпускается двадцать лет подряд, значит, он неплохо продается, значит, в нем есть что-то, привлекающее покупателя. Что же?

Первое и самое важное — простая и надежная конструкция модели. Второе — цена, почти вдвое меньшая, чем, к примеру, у Viking, который в каком-то смысле является преемником Bravo BR, но более совершенен. Третье — популярность, и не дутая, а истинная.





Yamaha Bravo до сих пор имеет хороший сбыт как в Канаде, так и в Скандинавии (преимущественно в Швеции), где служит рабочим осликом, который неприхотлив, не упрям, а, как юный пионер, «всегда» готов. Тем же, кто любит скорость на лютom морозе и мечтает о покорении Монблана на снегоходе, данная модель не подойдет.

Да, Bravo прост, но не настолько, как нарты эскимосов. Он создан после долгих экспериментов на выживание «железа» и оказался удачным. Многие его предшественники и последователи уже почилы в бозе, а Bravo жив и здоров, несмотря на одноцилиндровый мотор мощностью 18 л.с., полностью металлические корпус и нижнюю защиту мотора... да много еще архаизмов можно перечислить, однако все эти «пережитки прошлого» годятся для успешного использования еще долгое время.



**З**аводится нынешний Bravo традиционно — веревочным стартером. Покачав «заливным насосом», вы облегчите себе жизнь и запустите мотор с первой же попытки. Он работает не тихо, но в рамках приличий, существующих для «синглов» с не-

большим объемом. Работающий двигатель необходимо прогреть. В качестве индикатора (поскольку приборная панель скупа, ограничивается спидометром) можно воспользоваться клубами дыма, которыми двухтактник поначалу наполняет окружающее пространство, хоть и длится это недолго.

Седло рассчитано на одного человека, однако при желании удастся

поместиться вдвоем, только водитель вряд ли испытает кайф: руль в поворотах будет задевать за колени, так как сесть придется очень близко к мотору, сильно согнув ноги. Если же накидать на багажник чего-нибудь мягкого, можно «сдвинуть» пассажира назад и устроиться поудобнее.

С места Bravo трогается, только когда мотор наберет нужные обороты, разумеется, при отпущенном стояночном тормозе. Немного поразмыслив, вариатор начинает передавать на гусеницу крутящий момент, что порой сопровождается небольшим рывком, если «перегазовать». Трогаться нужно плавно.

Даже при одном режиме работы трансмиссии Bravo очень удобен: разгоняется неспешно, но уверенно, и двигателем можно притормозить, но самое интересное, что снегоход не особенно реагирует на возложенный на него вес. Разница по ощущениям между ездой порожняком и с грузом невелика, проблема возникает только при заездах по скользким покрытиям на крутые горки — их лучше брать с ходу, предварительно разогнавшись.

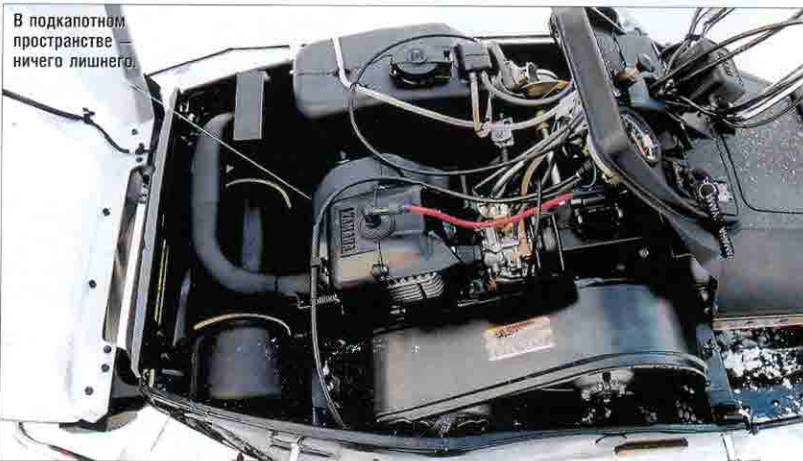
Несмотря на то что Bravo почти целиком состоит из железа, его



Рычаги газа и «глушилка» на привычных местах.



Стояночный тормоз удобен и функционален.



В подкапотном пространстве ничего лишнего.





## Yamaha Bravo T



Презентация Bravo 250 T организована официальным дистрибьютором корпорации Yamaha компанией «Петросет-Большой».

«Старичка» можно без проблем разогнать до 60 км/ч.

масса всего 175 кг. В случае необходимости этого покорителя снежных просторов можно в одиночку крутить как угодно: вокруг «передней оси», взявшись за солидные трубы ограждения багажника; вокруг «задней оси», вцепившись в лыжные петли; завалить набок.

Из «дополнительного оборудования» стоит обзавестись только хо-

рошими рукавицами — железо все-таки. За ограждение капота хвататься надо осторожно: оно рассчитано на боковые скользящие касания, и приложенная к нему сила, направленная вверх или под углом, запросто вырвет «ограду» из креплений, хотя тянуть за нее можно.

В принципе, к управлению претензий нет, естественно, с учетом

## Yamaha Bravo T (данные завода)

Габариты, мм: длина — 2945; ширина — 950; высота — 1120 • масса, кг — 175 • гусеница, мм — 3460/380/25 • двигатель — одноцилиндровый, двухтактный, с воздушным охлаждением • питание — карбюратор Keihin BD-32-28 • рабочий объем, см<sup>3</sup> — 246 • коробка передач — вариатор • объем топливных баков, л — 24,3 • цена, \$ — 4490.

*Многие его предшественники и последователи уже почили в бозе, а Bravo, созданный после долгих экспериментов с «железом», жив и здоров.*



Элементы конструкции совершенствовались не один год.



года рождения Bravo и его класса. На льду, чтобы повернуть, нужно сбрасывать скорость или ловить момент сцепления лыж с покрытием. Прицеп тоже не добавляет управляемости снегоходу — для активной езды придется потренироваться. Ветровое стекло защищает тело с лицом возникают проблемы: чтобы не обморозиться, наденьте специальный шлем, который необходим при эксплуатации снегохода, или, если наплевать на правила, воспользуйтесь каким-нибудь «намордником».

Bravo T удобен как в «приусадебном хозяйстве», так и для туристических развлечений. На нем можно неплохо научиться технике движения по равнине и по лесу. Неважно, что у «старичка» 18 л.с. и один цилиндр. Не «лошади» и не максимальная скорость определяют ценность этого аппарата, а его возможности и неприхотливость. И цена, разумеется: за такие деньги более удобный и выносливый снегоход (из «новых») вряд ли найдешь.

Игорь Владимиров  
Фото автора