



# На «Ямахах» за Окундями



BR250T Bravo T

**Андрей ВЕЛИКАНОВ,**  
Санкт-Петербург

Свой первый снегоход я приобрел совершенно случайно в 1992 году. В те бесколбасные годы люди еще стояли в очереди за отечественными «Буранами», а уж об импорте никто и вовсе не мечтал. За советом пришлось обращаться к известному лапландскому путешественнику Пааво Халопайнену. Жил он неподалеку от Рованиеми, и месяцев восемь в году серьезно болтался либо по охотничьему, либо по рыбацкому вопросу.

— И сколько снегоходов у тебя было до сей поры? — Пашка внимательно и вдумчиво выслушал мои претензии на мощную многоцилиндровую технику.

— Пока не одного!

— Так вот, слушай, — безапелляционно подвел черту под диалогом лапландец, — первый твой снегоход будет «Браво», японского производства.

— Но он же такой маленький и неказистый! — я законно попытался возмутиться.

Финн более ничего тогда не ответил и перевел разговор совсем в иную плоскость.

В тот вечер я сильно рассерчал на Халопайнена, но к совету профессионала, хоть без особого желания, но все-таки прислушался, а после неоднократно выкатывал ему «пузыри» — в знак благодарности за дельный совет. Сами знаете, с «суомалайненами» это встречается не часто.

Давайте посмотрим поближе на этого некрутного стального конька. За пазухой — всего 18 «лошадок», один цилиндр, одна скорость, основной бак объемом 15 л, вспомогательный в 9,3 л, 175 кг массы и листовая рессора на лыжах. С разгону вроде и не звучит. Но на сегодняшний день это, пожалуй, самый распространенный снегоход в мире, ведь со дня его выпуска в 1988 году их продано уже более 90 000 штук на всех континентах. Создан он был японцами для завоева-

ния американского рынка, что «Ямахе» сделать удалось быстро — первые «Браво» стоили всего 1000 долларов и... не ломались! Последнему факту способствовали два обстоятельства — простота и логичность конструкции в целом и надежнейший двигатель. Например, масло тут заливается не в бензин, а в специальный бачок, охлаждение воздушное, а прибор всего один — спидометр.

Мой опытный лапландец оказался прав, что постигать азы снегоходных приключений лучше всего на «Браво». Настоящее имя японской рабочей лошадки — «BR 250T».

Благодаря низко расположенному центру тяжести и 136-дюймовой гусенице, кувырнуться с него практически невозможно, а легкость снегохода позволяет без особых усилий выдернуть его из любой сложной ситуации. Немаловажную роль играет и расход топлива, тут он около 10 л на 100 км пути, что совсем немаловажно в длительных походах. Данные эти — на одного человека, хотя «Браво» может утянуть и двух, и еще сани — ведь снегоход оборудован не только вместительным багажником, но и буксировочным крюком. Кстати, с него (из-за малого роста) очень удобно ловить рыбу прямо из лунки.

Заводится этот работяга вручную, но при наличии «праймера», впрыскивающего топливо непосредственно в диффузор карбюратора, сделать это очень несложно. При езде ноги обогреваются потоком горячего воздуха, постоянно идущим от работающего двигателя. Обогрева ручек руля в стандартной комплектации не предусмот-

рено, но эту опцию можно заказать при покупке. Хотя на деле теплые ручки – обычная барская прихоть: ведь когда едешь на снегоходе, всегда жарко.

Большое место всех снегоходов во все века был вариаторный ремень и его замена. На «Браво» даже в полевых условиях подобраться к вариатору не представляет большого труда и для новичка.

Для многих снежных машин 8–9 тысяч километров пробега уже предельный возраст, но только не для «250-го». В недавней экспедиции по Кольскому полуострову я преспокойно ездил на «Браво», за плечами которого было уже более 12 000 рабочих верст.



VK540III Viking

Другим трудягой в модельном ряду «Ямахи» по праву считается VK 540 III («Viking»). Уже по цене (более 8 тысяч долларов) понятно, что здесь не все так просто, как у «дедушки Браво» (4690 долларов). Во-первых, «Викинг» – двухцилиндровый, и более чем в два раза мощнее (535 куб. см., 46 л.с.) младшего принудительным охлаждением. Во-вторых, он оборудован электростартером, задним ходом, прямой и пониженной передачами. Ну а главное, конечно же, гусеница. Тут

она и широкая и длинная – 20x156 дюймов, что дает возможность снегоходу без опаски бороздить рыхлый снег в любую непогоду. Недаром до сих пор эта «Ямаховская» модель столь популярна в туристических лагерях и на горнолыжных трассах Северной Америки. Сиденье у «540-го» – полноценное для двух человек, причем заднее место оборудовано анатомической спинкой. У «Викинга» есть еще и вместительный багажник, затейливый рундук под сиденьями и солидное прицепное устройство для крепления саней. Хотя в России всегда умудряются прицепить на фаркоп нечто посерьезнее. Например, мне однажды довелось на Камчатке принимать участие в трелевке сосен, естественно на «540-ом».

Скажу честно, «Викингу» было очень непросто, но, как и положено по сценарию ковбойских фильмов, «красные» в конце концов победили. Главное – не бодрить бензин и заливать правильное масло. Запомните раз и навсегда, друзья рыболовы – ни «КАМАЗовское», ни ГТС-ное, ни еще какое халывное масло для снегоходов не годится!

Комфортен «Викинг» и на скорости, он незаметненько «глотает» кочки и промерзшие олени тропы – ведь задние амортизаторы у него газовые (у «Браво» – гидравлические).

Обогрев руля и газа входит в стандартную комплектацию, так что можно и девочнок после танцев покатать! Ведь разогнать до «сотки» его можно за несколько секунд.

