Александр ***ГРАНОВСКИЙ***

Эти сани едут сами

Последний день осени прошлого года мы провожали на снегоходе “Bravo” (см. №1/2003), а эту весну встречали в том же Токсово под Петербургом на трех новых снегоходах. Еще не кончился сезон-2003, а “YAMAHA MOTOR” уже представила модели предстоящего сезона 2003–2004: прогулочно-туристский “Venture-700” и спортивные “RX-1” и “RX Warrior”. В №2/2003 мы сообщали об их презентации, которую провела компания “ПЕТРОСЕТ БОЛЬШОЙ”, теперь представляем обещанный отчет.

В испытаниях участвовал и уже знакомый нам “Bravo”. Снега за зиму намело немало, и наконец представилась возможность опробовать его проходимость по настоящим сугробам и сравнить впечатления от машин разных классов.

Пасмурное утро, ветрено, легкий мороз. Снег еще не тронут оттепелями, весной не пахнет. Трасса для испытательных заездов была подготовлена в полях, за поселком. От стоянки у Орлиной горы “испытателей”-журналистов и представителей дилеров к полигону доставляли также снегоходами: поодиночке и в санях, запряженных тяговитым “Викингом” “VK-540”. Эта рабочая модель единственной не претерпела в этом сезоне модернизации. Гостям предлагалось по очереди опробовать все снегоходы, начиная с рабочего “Bravo” и заканчивая гоночным “RX-1”.

Для работы и отдыха

Напомним, что “Bravo” “BR-250T” – простой и легкий (всего 175 кг) одноместный снегоход на длинной гусенице (38x346 см), с рессорной подвеской, узкой колеей лыж, фаркопом и багажником. Он предназначен для тех, кому нужна не дорогая игрушка, а надежное зимнее средство передвижения. В России продается за $4490.

Сажусь на довольно жесткое сиденье, рывок ручного шнура – и 18-сильный мотор воздушного охлаждения послушно бурчит на холостых. Нажимаю на газ, и, взревев мотором (зацепление вариатора происходит на повышенных оборотах), машина трогается. По прямой, несмотря на глубокий снег, довольно шустро разгоняюсь до 50–60 км/ч, но вписаться в крутой поворот так же лихо не удается. Из-за малой загрузки лыжи без килей в повороте проскальзывают вбок, а из-за узкой колеи легкая машина с простой одностоечной подвеской опасно кренится, вынуждая энергично “откренивать”. Сдаюсь и перед дальнейшими поворотами сбрасываю газ и притормаживаю. Теперь порядок! Все это издержки высокой проходимости: низкое давление на грунт поможет на рыхлом снегу и подламывающемся насте, а узкая колея – продираться по тропинкам через заросли кустарника: это для охотников и любителей покорять непроходимую чащобу. Кстати, именно из-за колеи в серьезной тайге многие до сих пор предпочитают устаревшие “Бураны” современным машинам с широко расставленными лыжами. Возможно, для них “Bravo” станет подходящей альтернативой.

“Bravo”

Освоившись, на следующем круге съезжаю с размеченной трассы на нетронутый снег. Пешком здесь проваливаешься по пояс, а снегоход “плывет”, оставляя след глубиной всего в несколько сантиметров. Завязнуть на “Bravo” в тот день так и не удалось. А если это все-таки случится, малый вес машины вселяет уверенность, что сможешь вытолкать ее и выбраться без посторонней помощи.

Для комфорта

Прогулочно-туристский “Venture-700”: после “джипа” пересаживаемся в “комфортабельный лимузин”. Вот где видна японская продуманность и старательность. Каждая кнопочка на руле под рукой, каждый изгиб сиденья – точно на месте. За высоким панорамным ветровым

“RX-1ER”, “RX Warrior”, “Venture-700”

Фото Юлии Александровой, Александра Дмитриева (журнал "Моторевю")

стеклом, как за стеной. Мягкие рукоятки руля, зеркала заднего вида с хорошим обзором. Самая комфортабельная и единственная в сегодняшнем обзоре двухместная модель теперь получила темпераментный силовой агрегат от “SXViper” (2-тактный, 3-цилиндровый, с водяным охлаждением, 696 см^3, 125 л.с.), позволяющий рвать с места с прокрутом гусеницы. Вместе с ним от спортивных моделей к ней перешел и дизайн капота, напоминающий клюв хищной птицы. От предыдущей “Venture-700” остались гусеница (346x38 см), кузов и подвеска “Proaction” на длинных продольных рычагах, передающих динамические нагрузки на центр тяжести снегохода. Передние и задние амортизаторы – газовые, в стандартной комплектации – стабилизатор поперечной устойчивости. Тормоза гидравлические, с вентилируемыми дисками. Вес 257 кг, бак 45 л – для дальних поездок.

Самая тихая машина: при нажатии газа двигатель не ревет, а приглушенно и плавно гудит. На ручку газа реагирует с некоторым запаздыванием, но прием отличный. Мягкий ход – подвеска прекрасно скрадывает удары на кочках. Отличная устойчивость – повороты проходишь на скорости без особого напряжения. Из всех машин управлять “Venture” легче всего. Добавлю, что она самая “упакованная”: электростартер, задний ход, подогрев руля и ног, “бардачки” для мелких вещей, подножки, спинки, цифровые тахометр, спидометр с двумя счетчиками и указатель уровня топлива (все – в стандартной комплектации).

Для адреналина

Как только освоишься с управлением снегоходом, возникает искушение проверить, на что еще способны машина и ты, и померяться силами с другими. Продолжая автомобильную аналогию, теперь пересаживаемся с “лимузина” на “родстер” – “RX Warrior”. Это совершенно новая модель (одноместная, вес 264 кг), на базе длинной гусеницы (346x38 см) от туристских моделей и 4-тактного 140-сильного мотора объемом 998 см^3 с жидкостным охлаждением от легендарного спортбайка

"Venture-700"

“Yamaha YZF R1”. Такое сочетание – развитие идеи горных снегоходов “Mountain Edition”, позволяющих насладиться динамикой гоночной машины, сохранившей при этом проходимость по бездорожью. В то же время, в отличие от горных снегоходов, “RX Warrior” оснащен полноценным стабилизатором поперечной устойчивости и лыжами с широкой колеей, что делает его относительно безопасным и легким в управлении на высоких скоростях. Подвеска, как и у других спортивных 4-тактных “Yamaha”, – на поперечных дельтовидных рычагах (“уишбонах”). Как объяснили специалисты из “ПЕТРОСЕТА”, это обусловлено размерами 4-цилиндрового двигателя – продольные рычаги увеличили бы габаритную ширину машины. При ударах, без которых не обходится спорт, кузов не повреждается – достаточно заменить подвеску. К этой машине подхожу с легким волнением: зверь с двумя выхлопными трубами, больше половины длины занимает капот. Как-то удастся управиться со 140 лошадьми? Но уже после первого круга вхожу в азарт и на прямых участках с восторгом давлю на газ до упора. Подвеска довольно жесткая, кочки на скорости проходишь стоя. В поворотах лыжи с глубокими килями цепко держат трассу, руль становится тугим, энергично вывешиваешься телом, сообразуя нажатие на руль и газ с креном и центробежной силой. В общем, езда на “RX Warrior” интересная, требует некоторого навыка, аккуратности и физической подготовки (у меня, несмотря на довольно активный образ жизни, после “Warrior” мышцы болели несколько дней). Дай волю – гонял бы целыми днями именно на этой машине! Управлять трудно, но не очень, а проходимость по целине вполне приемлемая.

Для гонщиков-экстремалов

Наконец пересядем на “спортбайк”. “RX-1ER” – тот же “Warrior”, но на короткой (307x38 см) гусенице. Еще легче, еще острее в управлении, еще экстремальнее.

Оснащенная уже описанным выше силовым агрегатом, от прошлогоднего “RX-1” новая модель отличается задним ходом в стандартной комплектации. Вес 254 кг.

Единственной из женщин испытывать спортивную модель допустили 15-летнюю мотогонщицу. Вскочив в седло, девочка просто дала газ до упора. “RX” с места не двинулся, а, взвыв мотором, начал рыть гусеницей снег, отбрасывая его на два десятка метров. Дорывшись до более плотного снега, он рванул. Я думал, что наездницу просто сдует – такая скорость! – но она уже неслась по трассе в облаке снежной пыли. Казалось, чтобы откренивать такую мощную машину на повороте, нужен большой вес, но, благодаря отличному чувству машины, девочка-подросток проходила повороты не хуже здоровенных мужиков. Именно на “RX” делались прыжки, один из которых удалось поймать в кадр.

Из-за меньшей площади сцепления со снегом “RX-1ER” чуть уступает в разгоне модели “Warrior”, но имеет большую маневренность и скорость. Даже после “Warrior” управлять гоночной машиной нелегко. В глубоком снегу она заметно вязнет: ее удел – подготовленные трассы, где можно показать максимальную скорость.

Вспоминая испытания и все эти чудо-машины на любой вкус, мечтаешь, чтобы скорее выпал снег!