



Там, где пехота не пройдет и бронепоезд не промчится, в суровых условиях Крайнего Севера живет себе Йети и в ус не дует: что холод, что снежные заносы – все ему нипочем! И настолько ему там хорошо, что в свой северный мирок он до сих пор не пустил ни одного Homo Sapiens. Но у снежного человека есть дружелюбный

текст Льва ГАРЯЕВА, фото Евгения БОБРИКОВА

ЖЕЛЕЗНЫЙ ТЕЗКА

BRP LYNX YETI 59

снегоход / 2011 / 600 см³ / 60 л.с. / 279 кг / 509 тыс. руб.

КОНЕЦ ЭТОГО СНЕГОХОДА В ТОМ, ЧТО В НЕМ ЗАКЛЮЧАЕТСЯ ПОНЯТИЕ USER-FRIENDLY



Мое знакомство с Lynx Yeti состоялось лет пять-шесть назад. Тогда эта машина была огромной неуправляемой «чугуниной»: ехала только по прямой. Ехала, надо сказать, хорошо благодаря мотору в 1,3 л, но недолго: и звериный аппетит, и кошмарный вес аппарата делали его довольно бестолковым. И вот спустя пятилетку я смотрю и глазам своим не верю: «снежный человек» сбросил вес (с 347 до 279 кг), переменялся в лице и очень сильно похудел. Мотор ныне – рядная четырехтактная 600-кубовая 60-сильная «двойка». При взгляде на широченную (ровно полметра) гусеницу

я засомневался в динамических характеристиках машины, однако практика покажет. Эргономика – на пятерку, информативность приборки – тоже. Сколько раз говорил и повторюсь: аналоговые приборы лучше цифровых, как ни крути. Из электронных примочек здесь выдерживаемая чека со встроенным иммобилайзером, что повышает сохранность техники – и при эксплуатации, и в гараже. Очень понравилась работа трансмиссии: переключение режимов происходит мягко, четко и без значительных усилий на рычаге (тут не могу не вспомнить «добрым» словом Yamaha FX-Nytro, у которого каждое включение реверса превращалось в пытку). Вроде снегоход скроен по схеме «ничего лишнего», а с другой стороны, тут и «понижайка», и броский дизайн, и широченная гусеница с широкими лыжами, недвусмысленно ориентированными на «пухляк». Несмотря на тридцатку ниже нуля, стартер под бодрое урчание бензонасоса без труда запустил двигатель. Пока мотор прогрелся, я обошел снегоход еще раз. Ну не могу я назвать его утилитарником! Ну как оклеймить изящно скроенную машинку штампом кондовой угловатости? Позже я убедился: это не тупой рабочий «колун», а машинка, на ко-



Такой приборке позавидуют многие не то что снегоходы, но и мотоциклы. Все кнопки расположены удобно, жаль, подогревы слабоваты.

торой приятно и, главное, очень просто ездить. Трогаясь с малых оборотов в натяг, снежок не пугает пилота рывками и не вылетает из-под попы даже при резком открытии газа. Конек Yeti – плавность и аккуратность, даже неторопливость движений, благодаря которым от машины абсолютно не устаешь. Хочется ехать и ехать – пускай не с чумовыми разгонами под «двушку» (хотя сотку по целине машина набирает в два счета), зато долго и с комфортом. Управляется машина на любом снегу просто отлично: и усилие на руле невелико, и курс снегоход меняет на раз-два, не то что Yeti пятилетней давности, кошмар моего снегоходного опыта. Проходимость – абсолютная: при такой ширине гусеницы и лыж машина лезет по пухляку любой глубины, не зарываясь и не буксуя. Хотя случилось мне завалиться на бок в повороте (под метровым слоем снежной пыли не все канавы заметишь) – слез, обтоптал машину, пару раз качнул, поставив в нормальное положение, сел и выскочил из канавы, как камень из пращи. Что характерно, при работе



> Мнение новичка: Евгений Бобриков, фотограф



Задача фотографа – быть в нужном месте в нужное время независимо от погоды и внешних условий. Так что хочешь не хочешь, а на тесте снегоходов сам должен быть за рулем. Признаться, сидел я с некоторой опаской: техника-то незнакомая, к тому же тестовая – мало ли чего, да и фоторюкзак за плечами добавлял беспокойства. Уже через час я чувствовал себя в седле совершенно спокойно. Даже мороз не смог убавить дикого восторга от управления снегоходом. Рулитесь Yeti четко и аккуратно, и в каком бы пухляке я ни искал выгодную точку съемки, он меня аккуратно туда до-

ставлял. Уж не знаю, как с подогревом при езде в перчатках, но мне в «полартековских» варежках было совершенно комфортно; я даже переключал его на «слабый» режим, чтобы не поджарить пальцы. За ветрозащиту отдельный респект разработчикам: обратно пришлось ехать с поднятым визором шлема (после трех часов съемок внутренняя поверхность визора покрылась коркой льда), а в -30°C скорость под 80 км/ч – та еще проверка на прочность. Чтобы напрочь

не обморозить лицо, понадобилось лишь понизить склониться к ветровику да повысить натянуть подшлемник. Общее впечатление от Lynx Yeti – прекрасный инструмент, позволяющий четко выполнять задачи, не отвлекаясь на борьбу с этим самым инструментом и принося райдеру удовольствие. Теперь вот мечтаю снова сесть именно в его седло, но уже минимум дня на три.

ЕСЛИ УЖ В ПРИРОДЕ И СУЩЕСТВУЮТ УНИВЕРСАЛЬНЫЕ ВЕЩИ, ТО LYNX YETI ОДИН ИЗ ЯРЧАЙШИХ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ ЭТОЙ РЕДКОЙ ПОРОДЫ!



снегохода на боку лампа давления масла так и не загорелась – вот что значит «сухой» картер! И главное – никакого напряжения при езде хоть по ровному снегу, хоть по лесу или холмам, несмотря на скромный объем мотора, Yeti никак не обвинишь в недостатке тяги. Момента больше чем достаточно, вариатор не тупит, расторопно передавая всю тягу от мотора на широкую гусеницу. Резкий и прожорливый двухтактник здесь и даром не нужен, тут важнее плавность и экономичность. Эргономика, ветрозащи-

та – все на высоте, выхлоп еле слышно, показания приборов читаются краем глаза. 45-литровый бак в сочетании с заявленным расходом 8 л на сотню – так это же запас хода более 500 км! Вот она, мечта егерей и охотников, на таком снегоходе можно и вправду отправляться на поиски настоящего Йети в самую глухую тундру. Что один, что с пассажиром, едешь где хочешь, как хочешь и куда хочешь, а главное, ни капельки при этом не устаешь.

Но есть у Yeti и то, что заставляет недовольно морщить нос.

Во-первых, цена. Не каждый егерь себе позволит отвалить «пол-лимона» за снегоход. Да, он по всем параметрам превосходит конкурентов от Polaris и Yamaha просто неправильный. Во-вторых, подогрев рукояток и курка газа слабоват, в -30°C он едва ли прогревает снегоходные перчатки, кончики пальцев коченеют от холода. На этом список недостатков заканчивается. ■

Тест организован компанией ROSAN (www.rosan.com).

BRP LYNX YETI 59
данные производителя



> ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модельный год	2011
Длина × ширина × высота, мм	3250×1070×1340
Масса, кг	279
База лыж, мм	900
Объем бензобака, л	45

> ДВИГАТЕЛЬ

Тип	R2, 4T
ГРМ	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см ³	600
Макс. мощность, л.с. при об/мин	60/7000
Система питания	впрыск топлива
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер + ручной стартер

> ТРАНСМИССИЯ

Вариатор с функцией торможения двигателем, прямая-пониженная-нейтраль-задняя

> ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	пространственная, алюм. сплав
Передняя подвеска	телескопическая, ход лыж 160 мм
Задняя подвеска	склизовая, ход гусеницы 340 мм
Тормозная система	дисковый тормоз на трансмиссии с гидроприводом и стояночным режимом

ИТОГ

Yeti я окрестил снегоходом на все случаи жизни. Нет задач, с которыми он бы не справился. Минимальные требования к мастерству управления вкупе с броским дизайном и полным набором полезного функционала делают Yeti идеальной машиной как для профи, так и для полных чайников. И еще нюанс: если брать Yeti как первый снегоход, после сезона-двух его не придется продавать, ведь он не надоеет и не покажется скучным. Это, бесспорно, самый добрый на свете железный снежный человек.

