

Там, где не дороги, а направления

Иван Шулькин ▶ Компания «Ямаха Мотор CIS» в конце прошлой зимы проводила тест снегохода Yamaha VK 540 IV Tough Pro в «боевых» условиях, презентация которого уже состоялась немногим ранее.



После прибытия в Салехард нас «вертушкой» забросили к самому полярному Уралу. На «белом ковре» в ряд стояли семнадцать новеньких утилитарных «Викингов», которые нам предстояло терзать по полной программе два заполярных дня.

За полярным кругом – почти на краю Земли – нет дорог, есть одни только направления, и практически нет транспорта, способного эти направления преодолевать. Ну, за исключением вертолетов, оленей и – снегоходов. Снегоход для многих мест России стал одним из немногих реально работающих средств передвижения, и далеко не роскошью, а по сути необходимостью. Представьте только: один из встречающих нас местных жителей приехал за 100 км, пообщался пару часов и уехал обратно в ночь на работу. Отработав ночь оператором котельной на жидком топливе, он вернулся утром обратно, чтобы быть у нас проводником при тесте снегоходов.

Температура ночью опускается ниже -40° . Как шутят местные, снегоход может быть любым, если это Yamaha. Северянам он служит круглый год. Даже летом на нем уверенно передвигаются по мху, не говоря уже про суровые зимы.

Полуостров Ямал (что на языке коренного населения Ямало-Ненецкого автономного округа означает «конец



света») на севере Западной Сибири омывается Карским морем. Его длина – 700 км, ширина – до 240 км. Основная здешняя национальность – ненцы, жизнь которых напрямую зависит от оленей. Для тундровиков олень – это одновременно пища, одежда, транспорт, объект поклонения и основной источник дохода. На Ямале находятся самые большие в России стада оленей, которые мигрируют вместе с ненцами по полярной тундре на расстояния в тысячи километров. Снегоход тут облегчает полную заботу жизнь, помогает в тяжелом труде оленеводов.



Чтобы добыть рыбы, приходится совершать поездки протяженностью от 300 до 1500 км, при этом снегоход нередко тащит сани, на которые наваливают до полутора тонн груза, и все это в запредельно низкие температуры. Наш проводник в середине зимы приобрел себе новый Yamaha RS Viking Professional и за три месяца накатал на нем 25 000 км, что не у каждого таксиста в столицах получается. А за год пробег, бывает, превышает 50 000 км. Вот и получается, что снегоход для местных жителей – это сама жизнь.

База, на которой проводились тестовые заезды, находится на реке с толщиной зимнего льда более 2 м, это рай для фанатов-снегоходчиков. За два дня тестов в разных условиях обновленный и упрощенный VK 540 IV вел себя безотказно. Кроме пары сломанных ветровых стекол, в чем, конечно же, была вина исключительно наездников, ни одного происшествия с машинами не случилось.

Первый день был отмечен путешествием к полярному Уралу по местности с разнообразным рельефом, начиная от тундры с твердым снежным настом и заканчивая горными подъемами при глубине снега более 1.5 м. По крутым склонам опытные снегоходчики, прошедшие школу «скидуинга», умудрялись спокойно проезжать на недорогом утилитарнике даже боком – опираясь только одной лыжиной и краешком гусеницы, не говоря уже о прыжках, которые обычно получают только на дорогах горных снегоходах. В общем, гоняли машины по полной. Yamaha была, как полагается, на высоте – ни одного отказа или поломки. Упрощения, сделанные в Tough Pro, пошли машине на пользу. Упразднение системы отдельной смазки увеличило шансы вернуться домой, а не остаться мерзнуть





посреди бескрайней тундры – конечно, при правильном отношении к технике. Отказ от электростартера тоже понятен, при рекордно низких температурах им можно пренебречь, благо «Викинг» без проблем заводится вручную, да и ремонтировать «на коленке» его будет гораздо проще. Каких только небылиц про ремонт в тундре не рассказывал проводник, а он еще мальчиком начинал ездить на советских «Буранах»! Зато сейчас он если и променяет свою «Ямаху» на другой снегоход, то только на ту же Yamaha. Более обеспеченный народ предпочитает Viking Professional, этот снегоход уже с четырехтактным двигателем, у которого и моторесурс больше, и расход топлива меньше, но и цена, естественно, выше.

Во второй день состоялся пробег в стойбище оленеводов. Снег в тундре только со стороны кажется ровным. На самом деле это плотный наст, изобилующий частыми, местами глубокими ямами. Из-за этого управлять машиной приходится в основном стоя, на постоянном взлете. Даже подготовленному снегоходчику непросто и пару часов

провести в таком режиме, а местные могут так идти очень долго. Прибыв на стойбище, мы, само собой, первым делом увидели Yamaha. Местные оленеводы очень тепло отзывались о марке, и с интересом взяли у нас попробовать обновленную модель. После того как я увидел их в движении, у меня сложилось убеждение, что ездят ненцы только на «максималке», вернее летают, потому что обычной ездой это назвать трудно. Такое мало какая техника выдержит, ну разве что Yamaha, как мы смогли убедиться.

Можно сказать, что новый утилитарный снегоход Yamaha VK 540 IV Tough Pro показал себя на высоте, несмотря на очень жесткие тесты в тяжелых условиях.

Представители «Ямаха Мотор CIS» устроили незабываемую экспедицию за полярный круг. Можно еще долго говорить об уникальной природе Ямала, но пусть фотографии более красноречиво «расскажут» об этом ярком таинственном мире. Отдельное огромное спасибо принимающей стороне в лице Александра Владимировича Кашина. ✍