



## Yamaha Viking VI – в хозяйстве пригодится

*Денис Дроевский*

*На первый взгляд, новая шестиместная версия успешной модели мотовездехода Viking от Yamaha смотрится длинной и несуразной. Два ряда сидений установлены очень плотно, и кажется, что посадить туда шесть взрослых мужчин – уже подвиг. И это не говоря о мысли проехать в таком «наборе» дольше 20 минут и уж тем более залезть в брод и прочую «нечисть».*

Фото Романа Романишина



Но как же я люблю, когда мое первое визуальное впечатление рушится тест-драйвом. Это еще раз доказывает, как важно при покупке любой техники обязательно ее опробовать, дабы не стать заложником стереотипов.

В России представлены только версии Viking с EPS (Electronic Power Steering), в двух комплектациях, отличающихся более нарядными дисками, крышей, брызговиками и прочими полезными, но не жизненно важными аксессуарами.

Начнем с самого начала. Загрузка шести человек проходит более чем удобно и, самое неожиданное, несмотря на тесный вид со стороны, нам было вполне комфортно сосуществовать в такой кабине. Секрет оказался в раз-



«Викинг» снижен абсолютно плоской защитой днища. Но эти вещи не являются недостатком одной или другой модели, просто у них разные задачи.

И все же есть нюанс, который скорее является небольшим недостатком. При полной загрузке шестиместного «Викинга», конечно, ощущается, как трудно двигателю справляться с весом. То есть слегка начинает чувствоваться нехватка мощности. Но это и понятно, так как вместе с коротким Viking они имеют абсолютно идентичную техническую базу, за исключением некоторых усиленных моментов и грузоподъемности. А вес новой машины на 126 кг больше.

Подводя итог, скажу: это более чем достойный аппарат, как на уровне конкурентов, так и для потребителя – будь



ноуровневом расположении сидухек, как в горизонтальной, так и в вертикальной плоскости. Второй ряд целиком поднят чуть выше, дабы задние пассажиры не были обделены обзором.

У каждого пассажира на новом «Викинге» есть двухточечный ремень безопасности, который легкодоступен для фиксации. В угоду комфорту здесь целых 8 подстаканников – бутылки из них не вылетали, даже когда мы скакали на кочках. Очень удобно сделаны все ручки, за которые держатся пассажиры, и особенно это понимаешь, прокатившись на младшей модели Rhino. Качество материалов японского производителя давно себя зарекомендовало, поэтому не думаю, что стоит отдельно что-то отмечать.

Переходим к передвижению на «Викинге». У меня была возможность в один день сравнить короткую (трехместную) и длинную версии данного аппарата, и, таким образом, я четко обнаружил различия в ходовых и внедорожных качествах. Тут все логично. Если говорить о передвижении по пересеченной местности (гравий или кочки), то шестиместный «Викинг» ведет себя более устойчиво, и пассажиров не так сильно подкидывает при прохождении неровностей. Но вот на жестком бездорожье, конечно, короткая база имеет значительные преимущества. В любом случае риск повредить длинный

то фермер или группа охотников. И хотя можно, с одной стороны, заявить, что цена «косолопного» достаточно высока (почти 900 тыс. руб.), с другой стороны, думаю, сложно найти за эти деньги другое средство передвижения, которое доставит шесть человек в труднодоступные места, и будет при этом на 100% утилитарно и надежно. Тот же «уазик» с подготовкой к бездорожью обойдется вам в сопоставимые, а то и более крупные суммы.

Ну, а фермеры, которые являются основной целевой аудиторией производителей вездеходов на том же американском рынке, в России финансово не могут позволить себе такую технику. Но с нынешними санкциями на продукты, возможно, они сумеют в скором времени улучшить свой агротехнический парк.

На самом деле, если вы задумались о покупке Viking, и у вас нет маниакального желания ползать по грязям 80% времени, то при относительно небольшой разнице в деньгах, лучше взять технику с запасом места. При четырехместной загрузке сидишь в «салоне» нового Viking вообще по-королевски ✘

