


# ДЖИПОГНОМЫ



Это как параллельный мир: мы, автомобилисты, их как бы не видим, друг другу вроде не мешаем, а они меж тем в свое удовольствие существуют — живут, множатся и совершенствуются. Они — это квадроциклы, они же мотовездеходы или ATV (All Terrain Vehicle). Некий эволюционный симбиоз техники, рожденной «по случаю», но получившей глобальное самостоятельное развитие.

Когда ребята из мотосо-лона «Барс» предложили нашей редакции открыть для себя этот параллельный мир, причем с участием новейшей модели, долго не раздумывали — конечно! Надо сказать, что «локально» мы уже знакомы с такой техникой — участвовали в рейдах по льду Байкала, по Хамар-Дабану до метеостанции, по Иркуту от Мамон через Шаманку и далее по кольцу через Олху, но вот совершать коллективный рейд сотрудников на трех квадроциклах — такое случилось впервые.

Все машины одной марки — китайский CF Moto, который становится заметным поставщиком ATV на российский рынок. Базовый CF 500A, средний CF 625C (X6) и тот самый новичок топ-класса — CF 800 Terralander, получивший сокращенное обозначение X8. Все модели категории «утилити»: двухместные, с багажниками, подключаемым полным приводом, с резиной класса Mud Terrain (грязевая) — в общем, самое то для покатушек в окрестностях Иркутска.

Причем X8 был настолько нов, что буквально только перед рейдом прошел дилерскую обкатку и даже еще не успел лишиться ограничителя мощности. Но нам было не критично: выжимать все соки из машин в наши планы и не входило, а тот рейдовый маршрут, что предложили владельцы техники, вполне позволял вкушать плюсы и минусы квадроциклов.

Кстати, о маршруте. Он хоть и туристический, но предполагал участки повышенной сложности — преодоление заболо-



Не так просто впервые окунуться в страшную лужу, но быстро понимаешь — на квадроциклах можно вытворять много всего

ченной местности, лавирование между деревьями, глубокие лужи с грязью, колея. А главное, все это рядом, буквально «за околицей» Иркутска. Выехали в районе Академгородка, и сразу окунулись в дебри лесов и раскисших полей. По опыту наших сопровождающих — направлений множество, и «уехать» без особого использования общих дорог можно куда угодно, хоть к монгольской границе, с посещением разных познавательных мест, природных и рукотворных. Сейчас же мы ограничились трехчасовым ознакомительным маршрутом.

Управлять квадром несложно — на прямых и на ровном покрытии он действительно как игрушка. Сидеть пассажиром сзади тоже комфор-

тно — посадка, особенно у более дорогих моделей, удобная, и есть за что держаться. Хотя в колеях и вообще на бездорожье на руки водителя приходится изрядные нагрузки от руля — ударные и силовые. Не случайно их передние колеса делаются меньше, как раз чтобы снизить такое влияние. Усилители здесь тоже стали применять, но пока это привилегия дорогих машин. Нередко возникает необходимость работать корпусом, то есть приходится балансировать в противовес сильному крену, которые воспринимаются довольно ощутимо.

Более легкий ATV рулится проще, но его подвеска острее реагирует на ухабы. Более тяжелые модели идут плавнее, хотя любой квадр позволяет утю-

жить разбитую гравийку с тем пофигизмом, с каким позволит далеко не всякий джип, тем более кроссовер. Правда, энергоемкость подвески еще не все — в таком непосредственном контакте с покрытием очень много значат шины. Даже одного класса, но разных производителей, они способны кардинально менять ходовые качества — и по комфорту управления, и по проходимости. Последнее, конечно, одно из самых больших удовольствий, что дает квадроцикл.

В принципе, их габариты позволяют пробираться буквально по козым тропам, при этом не ломая деревьев. Топкие участки можно форсировать и в натяг, и ходом, агрессивно, особенно когда сил двигате-

## ■ Мнение Максима Маркина

# ТРЕНАЖЕР

Квадроциклы, пожалуй, один из немногих видов транспорта, в отношении которого не хочется интересоваться технической начинкой. Спасибо за вариатор и органы управления под рукой. А все остальное за чертой потребительского минимума. Благо, «китайцы» придерживаются ставшего традиционным внедорожного арсенала.

Но аналогии с автомобилями во время тест-драйва тут вполне уместны. Отличия между моделями CF Moto, как разница в классах или тюнинге. Например, 800-кубовик прет по гравийке, будто качественно подготовленный «экспедиционный». Однако на добавление газа реагирует подобно заряженному купе — излишне нервно, что не всегда удобно на бездорожье. Младшему «квадру» иногда логично не хватает тяги, а на бездорожье нужно крепче держать руль — к ухабам он восприимчив. Такова плата за меньшую стоимость. Средняя же модель, опровергая свое позиционирование, во всех качествах стремится к фламану ряда и представляется лучшим сочетанием. Есть у всей линейки и общее место — энергоемкая подвеска и угол опрокидывания, которого еще нужно умудриться достичь.

Правда, делясь с коллегами наблюдениями, больше отмечаете не нюансы — блеск в глазах! Вне зависимости от харак-



теристик и происхождения ATV — это отличный тренажер для тела и антидепрессант для психики. К подобному образу жизни, когда выходные можно проводить верхом на квадрике, полагаю, нужно стремиться. Хорошо, что сейчас есть возможность взять его напрокат.



Зачастую приборы не видно из-за их наклона к солнцу и грязи



Вариаторная коробка обеспечивает легкость управления

ля недостаточно. Если сел, можно помочь раскачкой корпусом, если сел совсем капитально — «воспользуйся лебедкой», которую на всякий случай надо предусмотреть. Но это дело такое, увлекаемое — тюнинг квадроциклов вещь развитая и для серьезных рейдов необходимая.

Ведь даже в нашем «прогулочном» случае были скрытые в траве пеньки, на которых можно «повиснуть», а также камни и бревнышки в лужах, которые могут повредить что-нибудь, начиная с крыльев и заканчивая чем-то более важным. Клиренс клиренсом, а габариты здесь все же не как у трактора, поэтому нужны кенгурин, защита днища, защитные щитки рычагов. Хотя, конечно, чисто для утилитарных целей вполне подойдет ATV типа CF 500A даже в стоковом варианте — с учетом, что 500-кубовый мотор для других марок уже считается средним классом.

Василий ЛАРИН,  
фото автора

## ■ Мнение Юлии Бабак



## НЕ ДЕТСКИЕ ИГРУШКИ

Хочу сразу расставить всё по своим местам — нельзя ждать от меня технического обзора по мотивам этой поездки, поскольку она отложилась в моём сознании сплошным потоком позитивных эмоций. В какой-то момент стёрлись временные рамки, ушли на третий план будничные заботы, а центром этой небольшой квадроселенной стал азарт и мысли о безопасности.

Едва оказавшись за рулём самого простого из представленных квадроселенных, «пятисотки», я решила, что на пассажирское сиденье уже не пересяду, и весь путь сделаю самостоятельно. Наивная! На первых же метрах эта взрослая игрушка увлекла меня в придорожную канаву — не хватило элементарных физических сил, чтобы справиться с вырывающимся, не отягошенным усилителем, рулем. Следующая яма размером в два колеса тоже стала «моей» — цепляя малейшую кочку, квад-

вырывается из рук, словно норовистая лошадь, и упорно тянет в ловушку. Получив первый опыт и растирая уставшие конечности, была вынуждена уступить место пилота мужчине. Оказывается, с этой машинкой вполне реально справиться! Особенно отчетливо это было видно при наблюдении за нашим инструктором — так легко и ненавязчиво, сидя полубоком и управляя одной рукой, Андрей вёл нашу неловкую экспедицию всё дальше в лес, всё глубже становились и лужи...

Здорово, когда летишь по просёлочной дороге под гору на околосветовой скорости, ничем кроме чужой спины не защищённый — понимаешь, что несмотря на все свои не женские увлечения, остаёшься той, которой создала тебя природа. Да, да, мне было до жути страшно, а фраза «Ой, мамочка!» надолго заменила все остальные слова и мысли. Страшно было и пересекать косогор с креном под сорок градусов. Мы, вцепившись в рули и друг в друга, напряженно перераспределяли массу тела для равновесия, тогда как инструктор беззаботно и даже изящно обрубивал препятствия. Но самые запоминающиеся моменты это, конечно, грязевые ванны, в которых подо мной лучше всего проявил себя Х6 — мы с ним и не застряли ни разу, и поладили довольно неплохо.

Обратный путь всегда короче, на горизонте наша «база», а по телу разливается приятная усталость. «Мой» Х6 уже не пыгается сбросить седока — кажется, привыкает... Не скрою, подобная поездка (ах да, тест) повышает качество жизни, остроту ощущение в разы, пусть и всего на несколько дней, но это тот самый случай, когда качество напрямую зависит от количества, и наоборот.

## ■ Мнение Артема Агеенко

## РАЗВЛЕЧЕНИЯ И ДЕЛО

Оговорюсь сразу, я абсолютно ничего не понимаю в квадроциклах, да и по сути это был мой первый опыт общения с подобной техникой, поэтому объективным я быть не могу, и сравнить даже не с чем.

Проходимость подобной техники не поражает разве что владельцев серьезно подготовленных внедорожников. Возможности даже на одном заднем приводе такие, что для меня, человека едущего только на легковых авто, это — открытие. Даже когда уже, казалось, залип в болоте, стоит включить блокировку переднего дифференциала (задний отсутствует вовсе, как в картинге) и пониженную передачу, как тут же как ни в чем ни бывало выезжает, на первый взгляд, из гиблого места. Если, конечно, техника в хорошем состоянии, а то у «пятисотки» она вылетала, и приходилось придерживать рукой. Впрочем, русского человека такими мелочами не отпугнешь, особенно если учитывать, что данные китайские квадрики почти в два раза дешевле брендовой техники. Ведь и на УАЗиках ездят, а там это в порядке вещей.

Управлять квадроциклом мне показалось делом очень легким, хотя, конечно же, отдаю себе отчет, что моих умений хватило, чтобы использовать технику в прогулочном режиме. Но физической силы они, конечно, требуют. По ощущениям



Х8 гораздо более собранный и плотный на ходу, чем две младших модели. Нет излишней «расхлябанности». А вот чего, на мой взгляд, совсем не хватало данной технике, так это мотора и тормозов. Не исключено, что это тоже из-за страны происхождения. Модели под индексами 500 и 625 совсем уж слабые, а 800-ка была на обкатке, поэтому выдавала лишь какую-то часть своих способностей.

В общем, удовольствия я получил массу. В России подобная техника используется в основном в развлекательных целях, иного применения для себя я не вижу, хотя «квадрики» с их возможностями — егерям бы да лесникам.



Из иной трясины чтобы выбраться, можно прибегнуть к раскатке машины своим весом – квад это позволяет



Независимая подвеска, большой клиренс, грязевая резина – базовые элементы для многих ATV. Защита картеров и рычагов во многих случаях идут как опция. А некоторые модели квадров оснащены механически регулируемой по жесткости стойками

НЕКОТОРЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ УЧАСТВОВАВШИХ В РЕЙДЕ КВАДРОЦИКЛОВ CF МОТО			
	CF 500A	CF 625C (X6)	CF 800 (X8)
Объем двигателя, куб.см	493	594799,6	
Кол-во цилиндров/тактов	1/4	1/4	2/4
Система питания	Карбюратор Mikuni	Впрыск Bosch	Впрыск Delphi
Мощность, л.с.	32,3	38	63
Длина/ширина/высота, мм	2120/1170/1230	2300/1180/1230	2320/1180/1360
Колесная база, мм	1290	1490	1480
Клиренс, мм	290	287	275
Ход передней подвески, мм	170	170	170
Ход задней подвески, мм	225	255	225
Сухой вес, кг	337	358	386
Емкость бака, л	19	19	23
Цена, тысяч рублей	от 195	от 270	от 335

■ Мнение Алексея Степанова

# ХАРАКТЕР И ВОЗМОЖНОСТИ



Однажды мне довелось покататься на квадроциклах Polaris, причем не только на колесном, но еще и «зимнем» гусеничном варианте. Тогда больше всего запомнилось два момента: приятная мобильность (квадрик, особенно с гусеничным двигателем, едет даже там, где и пешком-то не всегда можно двигаться) и тяжелое рулевое управление: уже через 10 минут катаний руки стали уставать от борьбы за право поворота. А тут нас ждала поездка не на один час — в буквальном смысле активный «отдых»...

Вначале действительно было непросто: я присматривался к непривычному для меня транспорту, привыкал к новым ощущениям вестибулярного аппарата (не перевернуться бы на уклонах...) и, конечно, боролся с тяжелым рулем. Но вскоре квадрик перестал казаться чем-то экзотичным, пришло ощущение устойчивости, а с ним — и осознание некоторых особенностей управления квадроциклом. В частности, выяснилось, что по прямой квадрик едет не менее уверенно, чем автомобиль — и в эти моменты руки могут отдыхать. Впечатлили и тяговые возможности квадроциклов: даже на заднем приводе можно уверенно форсировать не только пересеченную местность с крутыми подъемами, зарослями кустарников, камнями и лежащими поперек бревнами, но и небольшие болотца с грязевыми ваннами. А ведь в арсенале есть еще полный привод, блокировка и для совсем уж тяжелых случаев — лебедка...

При этом у каждого из трех квадроциклов проявился еще и свой собственный характер! Мне больше всего понравилась мощная «восьмисотка» и простой карбюраторный вариант. В первой, даже с неснятыми ограничителями (квадрик только-только прошел обкатку), приятно ощущать большие, чем у двух других аппаратов мощность и внедорожный потенциал, тогда как второй квадрик привлекает более натуральными ощущениями от езды и управления понятной и доступной для новичков, но все равно очень впечатляющей своими возможностями техникой. Единственное, что бы мне хотелось улучшить — тормоза: слабоваты они у простых версий. А вот китайское происхождение этих квадриков меня уже не смущает: по крайней мере, о происхождении наших «коней» в седле квадроциклов CF-Moto я вспоминал меньше всего...



## СПУТНИКОВЫЙ МОНИТОРИНГ

**777-911**  
[www.ms-irk.ru](http://www.ms-irk.ru)

• ГАРАНТИЯ  
• ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ  
УСТАНОВКА

ООО «МС-Иркутск»  
реклама



• АКВАПРИНТ (декорирование салона:  
дерево, карбон, мрамор, кожа змеи,  
алюминий, леопард, камуфляж и т.д.)

антигравийная защита  
виниловая графика  
матовый авто  
3D карбон, хром  
реклама на транспорте

ТЦ «Автомир», пав. 18 | 76-26-97, 7-3333-5 | selvyura@mail.ru  
ул. Баррикад, 189А | 8-964-114-90-46 | [www.artvinylirk.ru](http://www.artvinylirk.ru)