

ТЕКСТ: Владимир БЕЗРУКОВ
ФОТО: автор

Bugfaster BC-800



Баггимания

Квадроциклы становятся все более модным средством развлечения на свежем воздухе. Не последнюю роль в растущей популярности подобных транспортных средств сыграл и относительно молодой их подвид — сегмент UTV, или, как их еще называют, квадроциклы класса side-by-side

Однако есть категория людей, которых по ряду причин квадрант не очень устраивает как в чистом, так и в гибридном с автомобилем виде. Небольшая колея и короткая колесная база таят в себе много подводных камней для неопытных пилотов. Так, например, штурм крутого склона грозит закончиться выбросом из седла

или красивыми «ушами». В интернете можно найти множество видеороликов, где отдельные представители квадросообщества подобные кульбиты совершают на ровном месте.

Другое дело багги, за рулем которых чувствуешь себя в гораздо большей безопасности. Кстати, несмотря на их скромное распространение у нас, подобная техника имеет историю едва

ли не более длинную, чем квадроциклы. В конце 50-х годов прошлого столетия юные американцы придумали гонки по пляжным дюнам. Изначально для этого использовались отслужившие свой век автомобили, с кузовов которых было удалено все лишнее. Затем появились специальные машинки на базе серийных агрегатов, приспособленные под специфические пляж-

ные условия. Позже это развлечение перетекло в разнообразные виды спорта, такие как автокросс, рок-кроулинг, хилл-климбинг или джип-триал. Со временем оно увеличило ареал своего действия, перебравшись через океан в Европу. Впрочем, неважно, какие из этих видов прижились в Старом Свете, а какие остались популярными только в Америке, конструкция всех багги в ходе этой технической эволюции пришла к единой схеме: максимально облегченная, но очень жесткая несущая пространственная рама, которая к тому же служит надежной защитой пилота, низкий центр тяжести и задне- или среднемоторная компоновка.

Корни

Наш герой, аппарат под названием Bugfaster BC-800, имеет «поднебесное» происхождение (впрочем, сегодня этим никого не удивишь). Мне уже доводилось ездить на китайских багги марки Жоупег, которые поразили примитивными ездовыми свойствами и способностью постоянно ломаться. В общем,

усаживаясь в этот аппарат, я ничего хорошего не ожидал. Внешне машинка понравилась: агрессивный дизайн экстерьера вкупе с воздушностью пространственной рамы, злая внедорожная резина, минимум декоративных элементов и все остальные атрибуты настоящего багги не придавали изделию вида обыкновенной игрушки. Конечно, для защиты от летящей из-под колес грязи имеются развитые крылья с брызговиками и небольшое ветровое стекло-отсекатель, исполненное по мотоциклетному принципу: если оно плотно забилося глиняной субстанцией, можно без труда смотреть поверх него. Кстати, защита от грязи — важный элемент для багги, особенно если вы часто катаетесь не по песку и получать каждый раз порцию липкой жижи в лицо или за шиворот вам не очень приятно.

Программа-минимум продолжается и в оформлении интерьера. Кресла пилота и пассажира спортивного типа с развитой боковой поддержкой и одной-единственной регулировкой



Селектор переключения передач работает в алгоритме, аналогичном ATV с режимами H-L-N-R



Светодиодная люстра отлично справляется как с туманом, так и с темнотой



Приборная панель — как на автомобиле: все нужные приборы удобно расположены перед глазами

В двух строках

Карась

Карась обыкновенный, именуемый иногда золотистым или круглым, испокон веков обитает в наших водоемах. В зависимости от условий обитания он может образовывать экологические формы, в том числе карликовую, обитающую чаще всего в малых водоемах, плотно населенных преимущественно карасями. Одну из его форм называют серебристым карасем. Ее особи, обитающие в проточных водах, по сравнению с карасями — жителями стоячих тинистых высококормных водоемов, которые имеют высокое, круто изгибающееся за затылком, темно-

Между собой оба вида карасей различаются по форме тела: у карася обыкновенного оно высокое, сильно сжатое с боков, часто его высота немного превышает его длину, в связи с чем оно кажется круглым, тогда как у карася серебристого обыкновенного тело несколько продолговатое. Карась серебристый

Карась

Карась обыкновенный, именуемый иногда золотистым или круглым, испокон веков обитает в наших водоемах. В зависимости от условий обитания он может образовывать экологические формы, в том числе карликовую, обитающую чаще всего в малых водоемах, плотно населенных преимущественно карасями. Одну из его форм называют серебристым карасем. Ее особи, обитающие в проточных водах, по сравнению с карасями — жителями стоячих тинистых высококормных водоемов, которые имеют высокое, круто изгибающееся за затылком, темно-

Карась

Карась обыкновенный, именуемый иногда золотистым или круглым, испокон веков обитает в наших водоемах. В зависимости от условий обитания он может образовывать экологические формы, в том числе карликовую, обитающую чаще всего в малых водоемах, плотно населенных преимущественно карасями. Одну из его форм называют серебристым карасем. Ее особи, обитающие в проточных водах, по сравнению с карасями — жителями стоячи



Стихия багги — это, конечно же, песчаные дюны и пляжи, но полноприводный Bugfaster неплохо справляется и с лесными грязевыми участками

Bugfaster BC-800



Двигатель	
Объем, см ³	800
Система охлаждения	Жидкостное
Число цилиндров	2
Пуск	Электростартер
Система питания	Инжектор
Трансмиссия	
Тип КП	Вариатор
Режимы КП	H/L/N/R
Привод	4x4, блок дифференциала
Подвеска	
Передняя	Независимая двухрычажная
Задняя	Независимая однорычажная
Тормоза	
Передние	Дисковые гидравлические
Задние	Дисковые гидравлические
Габариты	
Длина/ширина/высота, мм	3035/1685/1500
Колесная база, мм	2400
Просвет, мм	320
Вес, кг	500
Грузоподъемность, кг	350
Вместимость, чел.	2
Максимальная скорость, км/ч	115
Цена, руб.	499 000

— вперед-назад. Впрочем, подобное решение оправдано — аппарат исключительно спортивный, и жесткая фиксация экипажа здесь — скорее необходимость.

Кокпит

Приборка выглядит функционально: тахометр, спидометр, датчик уровня топлива, температуры, вольтметр. Здесь же тумблеры, отвечающие за включение зажигания, бензонасоса, блокировки переднего дифференциала и управления светотехникой. Пуск двигателя производится нажатием кнопки стартера — очень удобно, а вот тумблер включения бензонасоса я несколько раз случайно задевал рукой, после чего мотор глох, причем не сразу. С непривычки это вводило в ступор: что случилось? Управление трансмиссией проблем не вызвало: все, как на квад্রে L-H-N-R. Механической КП, естественно, нет. Не надо жать сцепление и перебирать передачами: жми на газ и на тормоз. Немного неудобно расположена площадка для левой ноги, которая постоянно зависает в воздухе или упирается в жгут проводов, зачем-то проходящий именно в ее зоне. Кроме того, машинка оборудована зеркалами заднего вида, что весьма полезно, особенно если учесть,

что ты намертво пристегнут к креслу четырехточечными ремнями безопасности.

Ходовая

Поразила подвеска багги. Не знаю, с чего китайцы копировали ее демпфирующие элементы, но выглядят они вполне по-взрослому, как и сама схема независимых подвесок: двухрычажная спереди и на продольных рычагах сзади. Свой солидный вид она оправдала и при испытаниях: благодаря очень высокой энергоемкости при «прохватах» по гребенке в туристическом режиме она успешно гасит колебания, не заставляя включаться в работу позвоночник пилота.

За энергообеспечение Bugfaster отвечает восьмисотый V-Twin, внешне напоминающий знаменитый Rotax. Это не стало откровением. Китайская страсть копировать все, что едет, не обошла стороной и этот мотор. Инжекторный агрегат с заявленной мощностью 55 л.с. оказался весьма бодрым (этот же двигатель используется на UTV производства компании Stels).

Впечатление от мотора немного подпортил топливный бак, сделанный из обычной стальной трубы диаметром около 15 см. Из-за этого, когда бензина в ем-

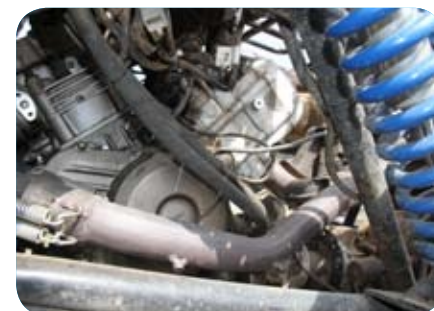
кости меньше четверти, в поворотах он отливает от бензонасоса, и мотор глохнет. Здесь есть, над чем поработать.

Драйв

Езда на Bugfaster BC-800 должна только доставлять удовольствие, иначе зачем его покупать? Это подтвердилось не только в теории, но и на практике. Аппарат резко стартует под аккомпанемент прямоточного глушителя, только этим рыком дело не заканчивается. На гравийных прямых максималка достигает примерно 100 км/ч, что, конечно, не очень впечатляет. Быстрее тащить полтонны собственной массы таким мотором крайне затруднительно. Зато прохваты по умеренному бездорожью и песчаным дюнам доставляют массу положительных эмоций. Он удивительно легко преодолевает кру-

тые подъемы сложной конфигурации с поворотами и подбоями, при этом сохраняется ощущение его стопроцентной устойчивости от опрокидывания. Грязевой проселок с ямами по колено тоже не оказался серьезным препятствием для «багги» — полный привод легко решает все вопросы проходимости. Воспользоваться блокировкой дифференциала за время теста так и не пришлось. Однако настоящее удовольствие можно получить от езды по медленным извилистым дорожкам с большим количеством поворотов и подъемов с использованием заднего привода, когда они осуществляются не столько поворотом руля, сколько нажатием на педаль газа. **ORD**

Благодарим компанию «Багги-центр» за предоставленный для теста Bugfaster BC-800



Силовой агрегат — 800-кубовый V-Twin, китайский клон австрийского Rotax



Радиатор охлаждения надежно защищен и расположен в задней части багги



Великолепная устойчивость и крепкий каркас позволяют «отжигать» на этом аппарате без вреда для здоровья

1/3

78x280 мм

на вылет 5 мм