



# Окрепший Bugfaster

Когда мы тестировали хоббийный багги Bugfaster BC500 GT, оснащенный 33-сильным 500-кубовым двигателем и трансмиссией от CF-Moto, мы сошлись во мнении, что аппарат конечно очень бодрый, но 33 л. с. на 450 кг сухого веса – не самое лучшее соотношение. Теперь российский дистрибьютор, компания «Багги-Центр» помимо BC500 GT продает и 800-кубовую версию, в активе которой 55 л. с. на 520 кг сухого веса.

## Bugfaster BC800 GT

Объем/Цилиндры	795/2
Мощность, л. с.	55
Тип двигателя	V-Twin, SOHC, 4-тактный
Топливная система	Н.д.
Трансмиссия	2WD/4WD/4WD lock
Режимы трансмиссии	Вариатор CVT
Блокировка	Принудительная
Тип перед. подвески	Независ. на дв. А-обр. рыч.
Ход перед. подвески	30
Тип задн. подвески	Независ. ТТТ
Ход задн. подвески	35
Передние колеса	25x8-14
Задние колеса	25x10-14
ДхШхВ, см	303,5x168x150
Колесная база, см	234
Сухой вес, кг	520
Клиренс, см	32
Топливный бак, л	28

**ЦЕНА, руб. 499 000**

Представленный на тест экземпляр оказался укомплектован парочкой допов: светодиодной лентой на крыше и комплектом амортизаторов с массивными внешними камерами. Амортизаторы, как и багги – китайские, а значит, могут быть копией удачного технического решения от известного бренда, или же на самом деле брендовыми, просто произведенными в третью смену и снабженными другими наклейками. Дизайн остался прежним – агрессивный, но легкий и воздушный. Рама теперь окрашивается и в черный цвет. Выглядит такая рама (субъективно) привлекательнее, чем серебристая. На время исключив из поля зрения допы, смотрим, что же отличает BC800 GT от младшего 500 GT. В первую очередь, конечно же, двигатель! Это «цельнотянутый» Rotax 800, известный поклонникам Can-Am по моделям Outlander. Но, китайцы полностью скопировали железо, а вот мощность не смогли. По-

этому, движок из Поднебесной выдает 55 л. с., а не 62 как ранее у австрийско-канадского тандема. К двигателю прилагается соответствующая трансмиссия, на заднем кардане которой размещен стояночный тормоз. Легкосплавные диски увеличились в диаметре, да и дорожный просвет у 800 GT больше чем у «пятисотки» – честные 28 см под передним мостом и около 32 см под днищем. Вырос и бензобак – с 20 до 28 литров. В салоне появилась новая приборная панель. Вместо скучной пластиковой плиты и инфоцентра от CF-Moto, придуманная специалистами «Багги-Центра» приборка с аналоговыми спидометром и тахометром, дополнительными датчиками и рядом тумблеров. Выглядит презентабельнее и интереснее, чем имевшее ранее место на пятисотках изделие из черного пластика. Полный привод и блокировка включаются тумблерами. Пора проверить аппарат в движении.

Закидываю ремни за спинку спортивного сиденья, затем аккуратно сажусь, двигаю кресло (соответствующий рычаг под сиденьем в области правой ноги), достаю ремни и, застегнув, без фанатизма, затягиваю. Этот ритуал соблюдать необходимо, потому что попавший между спиной и спинкой спортивного сиденья ремень извлечь самому крайне затруднительно. Педали на тестовом образце размещены как в карте – под правой ногой газ, под левой – тормоз. На мой взгляд, логично и удобно. Руль регулируется по высоте. Вставляю ключ зажигания,

нажимаю кнопку запуска двигателя, звук стартера, а мотор то не заводится! Оп-па. Подбегают парни из «Багги-Центра», и, оказывается, что для тестового экземпляра они на отдельный тумблер вынесли включение бензонасоса (на клиентских восьмисотках такой фишки нет). Получив топливо двигатель просыпается. Включаю повышающую передачу, отмечая про себя, что коробка гораздо информативнее, чем та, старая от CF-Moto. В целом, эргономика правильная. Все в кабине интуитивно понятно. Один раз под себя настроил и забыл. Нет в каби-

не этого аскетичного багги вещей, которые бы отвлекали от езды. Правда нет и герметичного перчаточного ящика. С появлением 800-кубового мотора ездовые качества только улучшились. Напомню, угол статического опрокидывания Bugfaster 53.5 градуса. Для сравнения, это более чем на восемь градусов лучше, чем у среднестатистического UTV. При езде все еще интереснее. Благодаря низкому центру тяжести, BC800 GT до последнего будет сопротивляться опрокидыванию, выставляясь боком и предлагая ехать в управляемом заносе, а с учетом острого руля (1.5 оборота от





упора до упора) и информативных педалей, отглавливать аппарат и дозировать газ действительно просто. Вес BC800 GT увеличился всего на 70 килограмм, а лошадок относительно пятисотки прибавилось 22 – теперь мощности и момента хватает для этой рамы и комплектации. При дрифте на полном приводе, BC800 GT позволил нам сделать так называемый backside entry – когда задница обгоняет морду, а контроль над аппаратом и траекторией остается и багги эффектно входит в поворот. Теперь о прыжках. В тесте BC500 GT мы отмечали конструктив задней подвески и адекватность стоковых амортизаторов. На восьмисотке эти достоинства остались. Задняя подвеска – это мощные продольные рычаги и пара А-образных поперечных. Такая же схема используется на Can-Am Commander

и Polaris RZR XP 900. Установленные на тестируемом «Багфастере» опциональные амортизаторы отстроены так, чтобы обеспечивать с одной стороны более комфортную езду, но быть эффективными при прыжках. Правда, следует помнить, что BC800 GT – это хоббийный багги, а не спортсмен, а значит, не стоит усердствовать, прикладывая его на длинных прыжках.

Так как трассу для теста нам расчистили достаточно узкую, прикладывали BC800 GT о снежные брустверы мы регулярно. Рычаги подвески, шины и диски такие контакты выдерживают без видимых проблем, а крылья логично являются расходником. Правда, потерять хотя бы одно крыло не получилось – они весело трепыхались на ветру...

Оценили установленный на багги комплект зеркал. Опять же, при посадке нужно один раз настроить зеркала под себя и далее пользоваться их весьма приличной обзорностью.

Благодаря полному приводу, блокировке и дорожному просвету в 32 сантиметра Bugfaster BC800 GT можно эксплуатировать не только на песчаных дюнах, достаточно ровных дорожках или по легкой грязи, но и на покрытых достаточно сложной грязью лесных дорожках. Проходимость у BC800 GT хорошая, но всегда нужно помнить о



РЕКЛАМА



ширине колеи. Там, где на ATV или UTV можно упереться и ехать, BC800 GT может влегкую сесть на днище. Так как мощности теперь достаточно, на первый план вылезают нюансы общения российского дистрибьютора с китайским производителем. «Багги центр» попросил китайцев сделать обе педали под правую ногу, а для левой поставить удобную площадку. Китайцы поставили педали как на карте, но и площадку внедрили. Причем ногу на

нее поставить нереально. Далее. Аппарат сделан так, что человек с ростом 185-190 см разместится достаточно комфортно. Я со своими 174 см роста сиденье двигал вперед. Но. За спинками сидений размещен масляный радиатор с защитной дугой. Эта дуга съедает еще 3-4 сантиметра хода сиденья. Следует вынести радиатор чуть дальше... Усилиями российского дистрибьютора для BC800 GT предложен весьма интересный список опций. Подвеску

и дополнительный светодиодный свет я отметил в начале материала. Другая важная опция – усиление рамы. За сиденьями размещается крестовина, а в дверные проемы устанавливаются дополнительные трубы. Правда, если базовый BC800 GT стоит 499 000 рублей, то с допами цена легко может подрасти до 600 000 рублей.

Текст: Вадим Аникин  
Фото: Сергей Поворознюк

РЕКЛАМА



#### + Конструкция

Эргономика, развесовка, отсутствие передних и задних свесов, низкий центр тяжести и мощный двигатель. 55 л. с. на 520 кг массы. Привлекательная цена – 499 000 рублей.



#### - Перчаточный ящик

Помимо вышеупомянутых компонентов недочетов допущенных производителем, обратим внимание на отсутствие герметичного перчаточного ящика.

