Александр ГРАНОВСКИЙ

Куда податься капитану в межсезонье?

Зима. Лодки подняты, паруса просушены и спрятаны, моторы скучают под консервационной смазкой. Первый снег сыплет на зачехленные яхты... И вдруг звонок: компания "ПЕТРОСЕТ-БОЛЬШОЙ" приглашает испытать квадроциклы "Yamaha". Кое в ком еще живет желание помериться силами с природой, забраться в неприступную глушь, а потом выбраться обратно... Еду!

Помню конкурсы вездеходов на пневматических колесах в Сибири в конце 80-х гг. – была тогда такая мода в технической самодеятельности. Думалось, эти сооружения, похожие на сегодняшние квадроциклы, решат транспортную проблему в глухих уголках. Поэтому особенно интересно было испытать подобные машины, исполненные с японским качеством, которое ценят владельцы автомобилей страны Восходящего Солнца.

Проходимость колесной машины определяют давление на грунт, тяга, геометрические параметры: дорожный просвет, радиусы поворота и проходимости, углы въезда и съезда и др. У квадроциклов эти параметры близки к пределу. Машины "обуты" в шины с глубоким внедорожным рисунком и давлением до 0,35 кгс/см^2 – значительно ниже, чем у джипов, что позволяет ездить на них зимой и меньше вредит лесной растительности. Все испытанные машины способны забраться в самую крутую гору. Высокие тяговые качества обеспечивает трансмиссия – 6 передач механической коробки ("Banshee") и автоматический клиноременный вариатор ("Grizzly" и "Breeze"), напоминающий коробку-автомат (но с более жесткой связью "двигатель – колеса"). Наконец, хорошей тяге способствуют прекрасные моторы "Yamaha".

На Кавголовских холмах у озера машины ждали испытаний. Сажусь на прогулочный "Breeze" (135 кг), заднеприводный, с задним ходом и электрозапуском 4-тактного одноцилиндрового мотора воздушного охлаждения (8,6 л.с., 124 см^3). По характеру "Breeze" – пони: маленький, послушный, но сильный и работящий. Надеваю шлем, выслушиваю инструктаж – как заводить мотор, где какие органы управления (переключатель хода, газ и тормоз, выключатели зажигания и фар), с опаской сажусь в седло и... через пару минут уже лихо гарцую по песку. Давай скорость! На поворотах "открениваю", на кочках привстаю, амортизируя ногами удары. Сбавив скорость, опускаюсь в седло, давая мышцам отдых. Главное, о чем предупредил инструктор, – рассчитывать силы, не ехать быстрее, чем можешь справиться, чтобы не "поцеловать" дерево или не опрокинуться на уклонах или поворотах. Для детей "Breeze" оснащен регулируемым ограничителем скорости.

Спортивный "Banshee", напротив, темпераментный мустанг. Тоже заднеприводный, всего на 40 кг тяжелее, но с мощным 2-тактным 2-цилиндровым мотором водяного охлаждения (51,6 л.с., 347 см^3). Заднего хода нет, как и электростартера. Вообще, ничего лишнего, только легкость, прочность и мощь. По сути, это поставленный на 4 колеса брат знаменитых кроссовых мотоциклов "Yamaha". Мы гоняли по раскисшему снегу, песку, опавшим листьям, воде...

Наконец, самый большой "Grizzly" (272 кг) относится к рабочим машинам. Он может таскать прицеп (тяговое усилие до 0,5 т), нож-снегоочиститель, а для непроходимых дорог пригодится электролебедка. Оснащенный 4-тактным одноцилиндровым мотором водяного охлаждения (41,5 л.с., 660 см^3), электростартером, трансмиссией с вариатором и задним ходом, он станет верным другом егерю, леснику, спасателю. Способность двигаться вброд удобна для спуска на воду прицепа с катером или гидроциклом. Он единственный имеет колесную формулу "4x4". Задний мост включен постоянно, с жесткой связью полуосей; передний, с дифференциалом, включается кнопкой электромагнитной муфты. Есть блокировка дифференциала и демультипликатор. На жидкокристаллическом дисплее отображается скорость, информация системы диагностики. По характеру "Grizzly" похож на тезку – гигантского полярного медведя. С достоинством он подчиняет свою мощь воле водителя. За время испытаний он нас катал играючи, в полсилы; ощущался запас мощности, который пригодится в сложных условиях. Нигде не пришлось включать демультипликатор или блокировку – "гризли" справлялся и без них. Справился бы, наверное, и без включения переднего моста, но уж очень хотелось опробовать все. Полный привод радует устойчивостью в поворотах, но рулем при этом управляешь с усилием. А выключив передний мост, прибавив газу и даже без пе-

редних тормозов (на всех машинах тормоза управляются раздельно), я по-полицейски крутился на месте. Заметна меньшая устойчивость – машина высокая, на поворотах надо снижать скорость и аккуратнее проходить крутые склоны. Что ж, некоторая косолапость медведю простительна: его основная задача – не джигитовка, а работа.

При опрокидывании машины ложатся на широкие крылья колесных арок, не придавливая водителя. Каждую из них, включая "Grizzly", легко поставить "на ровный киль". А на высокой машине комфортнее пролетать неглубокие броды, ямы с водой, не замочив ног – только туча брызг во все стороны...

Забыв о заботах, превратившись в мальчишек и девчонок, редакторы и журналисты самозабвенно носились на квадроциклах до самой темноты...

...В середине 90-х гг. группа альпинистов-автомобилистов забралась на Эльбрус. Великими трудами они достигли цели, хотя для восхождения был выбран знаменитый джип "Land Rover Defender"; скорее, на вершину втащили джип на себе. Так вот, если мне потребуется забраться туда, куда ни на чем колесном не въехать, я, пожалуй, знаю, что выбрать!