moto

февраль 2011 ■ # (02) 221 ■ moto.zr.ru

НОВЫЙ POLARIS: СУПЕРШАССИ НА СУПЕРКЛЕЕ с.18

КРУГОВОРОТ «ЗИЗЕРОВ» В ПРИРОДЕ с.40

ВДУВАЕМ С УМОМ с.72



Заполни анкету – ВЫИГРАЙ PEUGEOT

УЗНАЙ ПОДРОБНОСТИ НА С.43

ЭЛЕКТРОННЫЙ НИНДЗЯ

KAWASAKI ZX-10R

тесты

HONDA RINCON
YAMAHA GRIZZLY
STELS ATV 700D
H-D HERITAGE SOFTAIL
POLARIS 600 RUSH PRO-R
POLARIS 800 RMK ASSAULT 155
CHANG JIANG M1M
CHANG JIANG M1SUPER

дебют

DUCATI DIAVEL
HONDA CBR250R

ИЗДАТЕЛЬСТВО Зарулем
ISSN 0869-5628
11002
9 770869 562001

Журнал МОТО

№02 (221)/2011
Издается с 1991 г.
Учредитель – ОАО «За рулем»
Издатель – ООО «Издательство «За рулем»
Директор – Алексей ВАСИН

«MOTO» magazine
Issued since 1991 by «Za Ruliom»
Joint-Stock Company
Publisher – «Za Ruliom» Publishing House Ltd.

Тираж номера **64 000 экз.**
Circulation

Сертифицирован Национальной тиражной службой России
The circulation is certified by the National Circulation Service

Главный редактор
Анатолий СУХОВ
Editor-in-Chief
Anatoly SUKHOV
Зам. главного редактора
Александр АСТАПОВ, Дмитрий ЮДИН
Над номером работали:
Новости, техника
Александр ВОРОНЦОВ (зав. отд.), Лев ГАРЯЕВ
Тесты, рынок
Роман АБАЛАКИН, Павел КУРЛАПОВ
Ремзона
Владимир ЧАЙКОВСКИЙ
Мотоклуб
Андрей КОЧЕТОВ
Спорт
Владимир БЕЗРУКОВ
Оформление
Лидия ЛАЗАРЕВА (зав. отд.),
Сергей ЩЁГОЛЕВ (дизайн)
Евгений БОБРИКОВ, Роман РОМАНИШИН (фотокоры)
Корректура
Валентина КОЗЛОВА

Реализация журнала
Евгений ТЕРЕМЕНКО, Геннадий АЛИДИН
тел.: (499) 267-3065, (499) 261-7181

Рекламное бюро «За рулем»
Степан КУЗЬМЕНКО, директор
E-mail: kouzmenko@zr.ru
Алексей КОПОТОВ, зам. директора
E-mail: kopotov@zr.ru
Зинаида КУТОВАЯ, ведущий менеджер
E-mail: kutovaya@zr.ru;
тел. (495) 363-4727 (доб. 20-65)

Журнал зарегистрирован 18.04.96
Комитетом РФ по печати, рег. № 0110725
Выходит один раз в месяц.
Формат 207×270.
Отпечатано в типографии R.R. Donnelley Europe Sp. z o. o. (Польша)

Материалы, опубликованные в журнале, – собственность ООО «Издательство «За рулем».
Перепечатка допускается только с разрешения ООО «Издательство «За рулем».

All articles and illustrations are coryright. All rights reserved.
No reproduction is permitted in whole or part without the express consent of «Za Ruliom» Publishing House Ltd.

Публикации, обозначенные этим знаком, печатаются на правах рекламы. Редакция не несет ответственности за достоверность информации в рекламе.

Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10
Address: 10, Seliverstov per., Moscow 107045, Russia
Тел.: (495) 607-3349, факс: (495) 737-4192; E-mail: moto@zr.ru.

Распространяется во всех регионах России, странах СНГ, государствах Балтии по подписке и в розницу.

© «MOTO», 2011

Вниманию авторов! Для начисления авторского гонорара необходимо прислать в редакцию копии страниц паспорта с фото и пропиской, ИНН, свидетельства пенсионного страхования, а также сообщить почтовый индекс и номер телефона для связи.
Рукописи не возвращаются и не рецензируются.
Автор соглашается, что принятый к публикации текст проходит редактуру и может быть сокращен.

В НОМЕРЕ 02.2011:







6, 45, 84, 114 НОВОСТИ

ТЕСТЫ

10 СУПЕРТЕСТ
Лебедь, рак и щука
Honda TRX680FA Rincon;
Yamaha YFM7F Grizzly;
Stels ATV 700D,
утилитарные ATV

18 ПРЕМЬЕР-ТЕСТ
Глобальная эволюция
Polaris 600 RUSH Pro-R,
спортивный снегоход;
Polaris 800 RMK Assault 155,
горный снегоход

24 ТЕСТ-ДРАЙВ
Оркестр позитивных вибраций
Harley-Davidson FLSTC
Heritage Softail Classic, круизер

30 ТЕСТ
Копия
Chang Jiang M1M;
Chang Jiang M1Super,
классики

36 СПЕЦТЕСТ
Конверсия
Гусеницы для эндуро

РЫНОК

40 ДОСЬЕ ПОКУПАТЕЛЯ
Зизер
Kawasaki ZZ-R400, спорт-турист

46 ЭКИП
Звездные войны
Экипировка RedLine Knox

48 Средство Макропулоса
Средства и способы
ухода за экипировкой

ТЕХНИКА

52 ДЕБЮТ
Второй немецкий урок
Kawasaki ZX-10R Ninja, спортбайк

56 Унтерспортбайк
Honda CBR250R, родстер

58 Сотона
Ducati Diavel, дрегстер

62 ЭВОЛЮЦИЯ
Неправильная «Америка»
Мотоциклы в стиле H-D

64 HELLMADE
Ее звали Марита
Italjet low-Dragster, скутер

68 KNOW-HOW
В дебри с автоматом-2
Трансмиссии ATV

72 В унисон
Настройка наддува

РЕМЗОНА

76 МАСТЕРСКАЯ
Слить или не слить?
Меняем масло

▸▸ КИТАЙСКИЕ «ОППОЗИТЫ» **с.30** ▸▸ РАЗГОВОР С ПРЕЗИДЕНТОМ **с.82** ▸▸ ВСЕ ЗВЕЗДЫ ХОТЯТ В АВСТРАЛИЮ **с.90** ▸▸ ЖЕСТКИЙ ШАТУН **с.113**



110 Главврач рекомендует



96 Дорога в небо



76 Это не булочная!

79 **КОНКУРС**
Не путай передачи
Ответ на задачу из № 11

80 **САМОПАЛ**
Восставший из лома
Стритфайтер из Suzuki GSX-R 750

СПОРТ

82 **ИНТЕРВЬЮ**
Мотогенерал
Интервью с президентом МФР

86 **РАЛЛИ-РЕЙД**
Крымские Бахи
Украинский офф-роуд

88 **MOTOGP WSBK**
Звездное межсезонье
Тесты и прогнозы

90 **ИНТЕРВЬЮ**
Гиперактивный, тихоня и самурай
Блиц-интервью со звездами MotoGP

92 **MOTOGP WSBK**
Двухколесное братство
Велосипед в жизни мотогонщиков

94 **ГОНКИ НА ЛЬДУ**
На спирту, без тормозов
Мотоцикл для гонок на льду

МОТОКЛУБ

96 **РАСПАХНУТЫЙ МИР**
Как перезимовать лето?
В горах Индии

106 **TECH-ART**
Берегите ваши шины
Кастомы на родине кастомов

110 **БЕЗОПАСНОСТЬ**
По дорожке и одежка
Подбор экипа: советы врача

113 **ТУСОВКА**
Медведь-шатун
В суровом формате

122 **В СЛЕДУЮЩИХ НОМЕРАХ**
Анонс

ТРОФЕЙ ЖУРНАЛА «МОТО»

ВНИМАНИЕ!

РЕГИСТРАЦИЯ УЧАСТНИКОВ ТРОФЕЯ «МОТО» ПО КАСТОМАЙЗИНГУ (СМ. «МОТО», № 11-2010) ПРОДОЛЖАЕТСЯ ДО 15 МАРТА ПО АДРЕСУ MOTOCUP@ZR.RU.

ПОБЕДИТЕЛИ КОНКУРСА с.45

МОТОЦИКЛЫ В НОМЕРЕ

Honda TRX680FA Rincon, мотовездеход, с. 10

Yamaha YFM700FI Grizzly, мотовездеход, с. 10

Stels ATV 700D, мотовездеход, с. 10

Polaris 600 RUSH Pro-R, снегоход, с. 18

Polaris 800 RMK Assault 155, снегоход, с. 18

Harley-Davidson FLSTC Heritage Softail Classic, круизер, с. 24

Chang Jiang M1M, классик, с. 30

Chang Jiang M1 Super, классик, с. 30

Kawasaki ZZ-R400, спорт-турер, с. 40

Kawasaki ZX-10R Ninja, спортбайк, с. 52

Honda CBR250R, родстер, с. 56

Ducati Diavel, пауэр-круизер, с. 58

Все цены, указанные в публикациях, ориентировочные. Точные узнавайте у дилеров (с. 116-121).



ПЭРИС ХИЛТОН СТАЛА СОВЛАДЕЛИЦЕЙ КОМАНДЫ SUPERMARTXE VIP, ВЫСТУПАЮЩЕЙ В ЧЕМПИОНАТЕ MOTOGP В КЛАССЕ 125 СМ³. В КОМАНДЕ ЕДУТ ИСПАНСКИЕ ГОНЩИКИ СЕРХИО ГАДЕА И МАВЕРИК ВИНАЛЕС.



ЗАРАБОТАВ В 2010 ГОДУ 35 МИЛЛИОНОВ ДОЛЛАРОВ, ВАЛЕНТИНО РОССИ ЗАНЯЛ СЕДЬМОЕ МЕСТО СРЕДИ СПОРТСМЕНОВ-НЕАМЕРИКАНЦЕВ. В 2009 ГОДУ ОН БЫЛ ПЯТЫМ.

RSV4 В КАРБОНЕ



Компания Aprilia предлагает набор углепластиковых облицовок для своего спортбайка RSV4. Полный комплект, в который входят обтекатель, задний «хвост», передний воздухозаборник, крышка бензобака и другие детали, обойдется примерно в 1350 евро. Впрочем, облицовочные элементы можно покупать и по частям. На скорость, как говорится, не влияет, но выглядит круто. ■

ФОТО APRILIA



54 ЧЕЛОВЕКА ИЗ «ТОРНАДОЗ» – ШОУ-ГРУППЫ ИНДИЙСКОЙ АРМИИ – ПРОЕХАЛИ 1100 МЕТРОВ НА ОДНОМ МОТОЦИКЛЕ (ИХ БЫЛО БЫ 55, НО ОДНОМУ ПРИШЛОСЬ СПРЫГНУТЬ НА ОТМЕТКЕ 925 М – А НАДО БЫЛО ПРОЕХАТЬ ЗАЧЕТНЫЙ КИЛОМЕТР). МОТОЦИКЛ-ТЯЖЕЛОВЕС – ОБЫЧНЫЙ АРМЕЙСКИЙ ROYAL ENFIELD 500, ДООБОРУДОВАННЫЙ, ЕСТЕСТВЕННО, ПЛАТФОРМАМИ. ПРЕЖНИЙ РЕКОРД – 48 ЧЕЛОВЕК – ПРИНАДЛЕЖАЛ ИНДИЙСКОЙ ПОЛИЦИИ.

БАЙКЕРЫ ПЬЮТ МЕНЬШЕ

В Великобритании участники любого ДТП обязаны пройти тест на наличие в крови алкоголя – так удается получить более-менее достоверную картину того, какой процент водителей «употребляет» за рулем (конечно, с учетом того, что опьянение значительно повышает риск угодить в аварию). Когда в статистике стали выделять отдельные транспортные средства, выявился интересный факт: вопреки распространенному мнению об «отмороженности» мотоциклистов, они дисциплинированнее водителей автомобилей! Если общий процент пьяных – 2,7%, то среди мотоциклистов – 1,4%. Вот другой стереотип, увы, оказался верен: среди молодежи (от 20 до 24 лет) пьющих больше: 5%. ■

ВВЕРХ ТОРМАШКАМИ

Если вы считаете двигатель Yamaha YZ450F нового поколения «перевернутым», то что вы скажете о творении итальянского конструктора Даниэля «Титос» Сабатини? Он на самом деле перевернул мотор: цилиндры снизу, картер сверху! По словам автора, на такую схему его подвигли и функциональные, и эстетические причины: «В современных спортбайках двигатель полностью скрыт за рамой и облицовками. Я решил перевернуть его, чтобы показать его красоту. Кроме того, самые тяжелые части силового агрегата теперь ближе к центру масс». Сейчас проходят обкатку прототипы мотоцикла Nembo Super 32: трехцилиндровый двигатель воздушно-масляного охлаждения, рабочим объемом 1814 см³, развивает мощность 160 л.с. По словам Сабатини, серийный мотор, увеличенного до 1925 см³ рабочего объема, будет развивать 200–250 л.с., при этом весь мотоцикл будет весить не более 155 кг. ■

ФОТО NEMBO







КОМИССИЯ ЕВРОСОЮЗА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРЕДЛОЖИЛА С 2017 ГОДА В ОБЯЗАТЕЛЬНОМ ПОРЯДКЕ ОБОРУДОВАТЬ МОТОЦИКЛЫ РАБОЧИМ ОБЪЕМОМ ОТ 125 СМ³ И ВЫШЕ ТОРМОЗАМИ С ABS.

МИССИЯ: ГОНЯТЬСЯ!

Гоночный электробайк Mission R представила американская компания Mission Motors. Календарь гонок для мотоциклов без ДВС в этом году обширен: всемирная серия TTXGP, американская Laguna Seca e-Power, TT Zero на острове Мэн. За разработку аппарата отвечал известный конструктор шасси Джеймс Паркер. Он разместил электродвигатель мощностью 141 л.с. точно в центре масс и сделал его главным несущим элементом; через подрамник из труб хромомолибденовой стали к нему крепится алюминиевый узел рулевой колонки. Элементы подвески – Ohlins, полностью регулируемые, тормоза – Brembo, кованые магниевые колеса – Marchesini. Электромотоцикл весит 247 кг и развивает скорость свыше 255 км/ч. ■

ФОТО MISSION MOTORS



МОТАРД ПО-САКСОНСКИ

Уже несколько лет немецкая компания Sachs Bikes продает мотард X-Road со 125-кубовым двигателем. И вот недавно немцы представили его 250-кубовую версию, справедливо рассудив, что лишние «кубики» лишними никогда не бывают. Двигатель рабочим объемом 230 см³ развивает мощность всего 18 л.с., что для машины весом 149 кг не так уж и много. Зато новинка отличается довольно «вкусной» ценой: 3700 долларов. Конечно, сделать ее привлекательной удалось, разместив производство в Китае, но в кого нынче бросишь за это камень? ■

ФОТО SACHS



MV AGUSTA LOW-COST

Как известно, MV Agusta – байки недешевые, что и определяет их скромный тираж. Не зря же владелец компании Клаудио Кастильони из кожи вон лезет, чтобы расширить аудиторию за счет тех, у кого лишнего евро в кошельке не водится. Главная ударная сила на этом направлении – спортбайк MV Agusta F3, да только он еще не скоро до шоу-румов доберется. А пока привлечь внимание мотоциклистов со скромным бюджетом призван новый MV Agusta Brutale 920 – в Италии он стоит 11 999 евро, на 6700 евро дешевле, чем Brutale 1090RR.

Сэкономить удалось на моторе (его рабочий объем снижен за счет уменьшения диаметра цилиндров, максимальная мощность упала со 144 до 129 л.с.), заднем амортизаторе (нет регулировки гидравлики сжатия), седле (оно только одноместное), окраске (матово-черная) и других деталях. Тем не менее, остались такие деликатесы, как полностью регулируемая передняя вилка Marzocchi, трекшн-контроль и две карты впрыска-зажигания. Ну, и никуда не делся великолепный итальянский дизайн. ■

ФОТО MV AGUSTA



ПОЛИЦИЯ КАЛИФОРНИЙСКОГО ГОРОДА СКОТТС ВЭЛИ ПОЛУЧИЛА НОВЫЕ МАШИНЫ: ЭЛЕКТРОБАЙКИ ZERO DS. БЛАГОДАРЯ СВОЕЙ БЕСШУМНОСТИ ЭТИ АППАРАТЫ ОСОБЕННО ХОРОШИ ДЛЯ ПАТРУЛИРОВАНИЯ В НОЧНОЕ ВРЕМЯ.



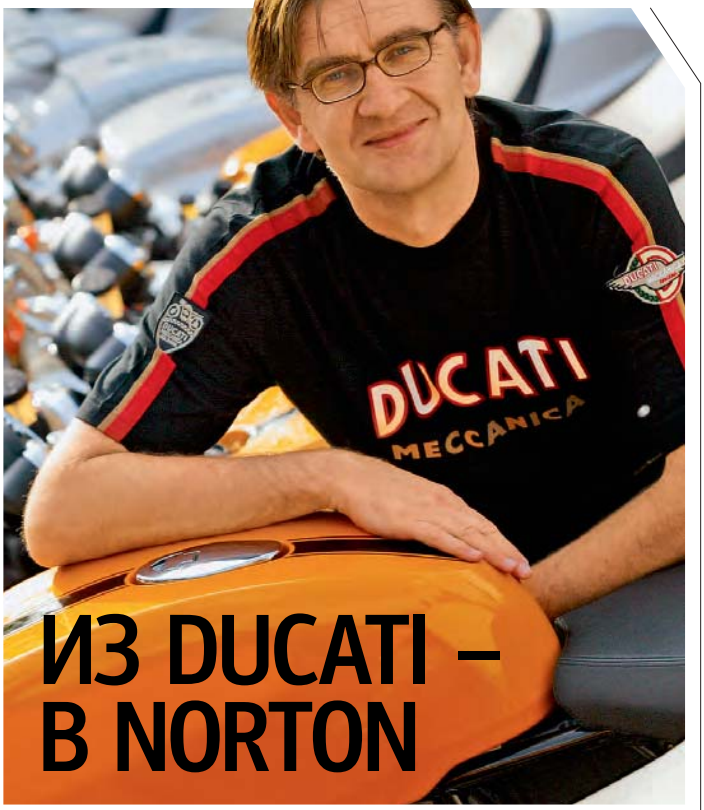
ИНДИЯ РАСТЕТ

До сих пор предложение мотоциклов «свыше 250 см³» на индийском рынке исчерпывалось хотя и весьма подшаманенным, но все же доисторическим Royal Enfield. Но недавно в стране наконец-то открыли дорогу импорту, да и местные компании уловили пробуждающийся интерес к более внушительным кубатурам. Первенец новой волны «серьезных мотоциклов» – Mahindra Mojo. Этот концерн известен прежде всего своими копиями внедорожника Jeep, но бурный рост мотоциклетного рынка не оставил его равнодушным, и он купил известного в Индии мотопроизводителя Kinetic, а заодно и известную итальянскую проектную компанию Engines Engineering. Вот проект последней, выполненный еще девять лет назад для Malaguti, и стал индийской новинкой (надо сказать, что эта разработка дизайнера Владимира Щечкина до сих пор смотрится свежо). Правда, первоначальный концепт – Malaguti Super Climber – щеголял 600-кубовым двигателем, а индийцы поставили 300-кубовый, хоть и современной конструкции (впрыск топлива, 4-клапанная головка, жидкостное охлаждение), но форсированный всего до 26 л.с. Среди других конструктивных особенностей – шестиступенчатая коробка передач, передняя вилка перевернутого типа, задний горизонтальный газонаполненный моноамортизатор, бескамерные шины на 17-дюймовых литых колесах, задний фонарь и «дневной» свет на светодиодах. Снаряженная масса мотоцикла – 160 кг, база – 1450 мм. Новинка стоит в Индии 175 000 рупий (около 120 000 рублей).

Mahindra Mojo – первая ласточка, но уже в этом году индийский рынок ожидает нашествие 300-кубовых мотоциклов: Bajaj Pulsar, TVS Apache и... местная Yamaha Fazer. Напомним, что и проект KTM-Bajaj Duke предусматривает дальнейшее увеличение рабочего объема – все до тех же 300 см³. Кстати, в конце прошлого года Bajaj прикупил еще 2,41% акций австрийской компании, доведя свою долю до 38,08%. ■

ФОТО MAHINDRA





ИЗ DUCATI – В NORTON

Один из самых известных создателей мотоциклов Пьер Тербланш занял новый пост – возглавил конструкторский отдел британской компании Norton. Уроженец Южной Африки, Тербланш привлек внимание боссов местного отделения концерна Ford, и они отправили его учиться в престижный Королевский колледж искусств в Лондоне. Но молодой дизайнер отдал свое сердце мотоциклам, и в 1989 году устроился на работу в дизайн-студию CRC, принадлежавшую концерну Cagiva. Там он участвовал в создании моделей Ducati Paso 907, 888 Superbike и Supermono (тогда Ducati входила в Cagiva) и Cagiva Canyon 600. Первым аппаратом, проектированием которого Пьер занимался от начала до конца, стал успешный Cagiva Gran Canyon 900.

Когда компания Ducati перешла от Cagiva к американской группе TPG, Тербланш возглавил ее проектный отдел. Ему принадлежат такие эпохальные разработки, как Ducati 900 Supersport, MH900 Evoluzione (первый мотоцикл, продаваемый исключительно через интернет), серия Sport Classic и наконец бестселлеры Multistrada (первого поколения) и Hypermotard. Его единственная (и то относительная) неудача – спортбайк Ducati 999, дизайн которого покупатели приняли в штыки – что не помешало байку выиграть за четыре года три чемпионата WSBK.

В декабре 2007 года Тербланш покинул Ducati и стал работать независимым консультантом – участвуя главным образом в разработке морских катеров. Через год он связал себя контрактом с Piaggio – в частности, под его руководством создана нашумевшая серия прототипов Moto Guzzi V12. И вот теперь – новый пост. Пока компания Norton, за возрождение которой активно взялся британский бизнесмен Стюарт Гарнер, выпускает ретробайк Commando 961. Но в планах предпринимателя – создание гаммы моделей, выполненных на самом высоком техническом уровне (он явно стремится повторить успех Triumph); вот их разработкой и займется Тербланш. ■

ФОТО ИЗ АРХИВА АЛАНА КАТКАРТА

Сравнить большие квадры-семисотки нас надоумил классик-баснописец Иван Андреевич Крылов, который был не только известным обжорой и мастером слова, но и провидцем: если бы мы запрягли подопытных ATV в тройку, они точно вели бы себя, как

ЛЕБЕДЬ,

текст Льва ГАРЯЕВА и Павла КУРЛАПОВА, *фото* Евгения БОБРИКОВА



YAMAHA YFM7F GRIZZLY
утилитарный ATV / 2010 /
686 см^3 / 46 л.с. /
272 кг / 476 000 руб.

STELS ATV 700D
утилитарный ATV / 2010 /
695 см^3 / 53 л.с. /
298 кг / 240 000 руб.

▸ HONDA TRX680FA RINCON; YAMAHA YFM7F GRIZZLY; STELS ATV 700D с.10,
POLARIS 600 RUSH PRO-R; POLARIS 800 RMK ASSAULT 155 с.18,
CHANG JIANG M1M; CHANG JIANG M1SUPER с.30, ГУСЕНИЦЫ ДЛЯ ЭНДУРО с.36

РАК И ЩУКА



HONDA TRX680FA RINCON
утилитарный ATV / 2010 /
675 см³ / 49 л.с. /
277 кг / 460 000 руб.



Рулевые пульты Rincon – самые удобные: кнопки не только большого размера, но и приятной формы.

ЛЕБЕДЬ. Это точно Honda. Зализанные формы пластика, мощный, сбитый, но не грузный силуэт, по-хондовски выверенная эргономика, а чего стоит звук мотора… песня! Но не лебединая. Самое интересное внутри: Honda – белая ворона (то есть лебедь, конечно) в мире квадров, ведь у него нет вариатора. Трансмиссией заправляет трехступенчатый гидромеханический «автомат» – коробка как на автомобилях (см. с. 70). У такой конструкции главный плюс – отсутствие вариатора и, как следствие, ремня, который при форсировании бродов нет-нет, да и намокает, а потом горит. Нет и сцепления, которое можно сжечь на суровом бездорожье. Из минусов – сложность в обслуживании, хотя не надо забывать, что это Honda (в смысле – не ломается). В остальном же все вполне привычно: 1-цилиндровая 4-клапанная «семисотка», задний мост без дифференциала, подключаемый передок без блокировки, но зато повышенного трения; естественно, дисковые тормоза. Система впрыска работает по-хондовски идеально: даже на морозе ниже тридцати Rincon заводится с полоборота. Откровенно обрадовало наличие у «автомата» не только индикации передачи на дисплее, но и возможности ручного управления коробкой. По сравнению с братом-японцем Grizzly и российско-тайваньским Stels, Rincon оказался с наименьшими базой и колеей. И это отнюдь не недостаток: благодаря компактному и сбалансированному шасси, машина рулится просто изумительно, даже на большой скорости. И что удивительно, недостатком устойчивости Honda тоже не страдает. Хотя, конечно, в некоторых ситуациях – при штурме поваленных деревьев или езде по размытым ручьями заснеженным оврагам – более крупные наши подопытные чувствуют себя увереннее. Но Honda берет другим: в номинации «драйв» она – безоговорочный лидер благодаря самой резвой динамике – хоть в автомате, хоть в ручном режиме на любых скоростях Rincon без особого напряга обходит конкурентов. Даже на скорости 60–70 км/ч стоит резко утопить газ – и машина, буксуя по укатанному снегу всеми четырьмя колесами, остервенело вырывается вперед. Гидромеханический «автомат» плавно и рационально передает огромный крутящий момент колесам. Да и мотор из всей тройки – самый мощный и балует великолепной тягой на любых оборотах. Жаль, что передний дифференциал не имеет принудительной блокировки: на рыхлом снегу одно колесо успевает подзарыться к тому моменту, когда подхватывает другое.

Зачастую большие утилитарные квадры покупают не только для езды по суровому офф-роуду, но и для «отжига». Rincon – чемпион именно в этой номинации.

HONDA RINCON, НЕСМОТРЯ НА УТИЛИТАРНУЮ КОНЦЕПЦИЮ, ДЕРЗКО БЛЕЩЕТ СПОРТИВНЫМИ ПОВАДКАМИ, КОТОРЫЕ НИЧУТЬ НЕ УМАЛЯЮТ РАБОЧИЙ ФУНКЦИОНАЛ МАШИНЫ.

HONDA TRX680FA RINCON

данные производителя



> ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модельный год	2010
Длина × высота × ширина, мм	2113×1189×1207
База, мм	1289
Колея, мм	960
Сухая масса, кг	277
Объем бака, л	17
Высота по седлу, мм	875

> ДВИГАТЕЛЬ

Тип	1-цил., 4Т
ГРМ	SOHC, 4V
Рабочий объем, см³	675
Макс. мощность, л.с.	49
Система питания	впрыск топлива
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер
Трансмиссия, тип	гидротрансформатор с 3-ступенчатым «автоматом», 2WD/4WD

> ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама, тип	трубчатая, стальная
Передняя подвеска	на двойных А-образных рычагах
Задняя подвеска	независимая, на двойных А-образных рычагах
Передний тормоз	2-дисковый с гидроприводом
Задний тормоз	1-дисковый с гидроприводом + стояночный механический
Передние шины	AT25X8-12
Задние шины	AT25X10-12



> Павел Курлапов,
тест-редактор

Я не устану утверждать, что Honda – самая «человеколюбивая» техника. По сути, что есть утилитарный квадрик? Это инструмент, из того же разряда, что и бензопила или, допустим, газонокосилка. Его задача – быть удобным в работе и не «ломучим». Утилитарнику, как и бензопиле, вовсе не обязательно «дарить удовольствие от работы», однако Rincon всеми повадками показывает, что он инструмент высочайшего класса. В его седло действительно хочется садиться снова и снова. а уж если говорить о «развлекательно-покатушечной» функции, то Rincon и здесь в лидерах. Он послушен и мягок, как плюшевый мишка, так что с ним управятся и барышни, и подростки.













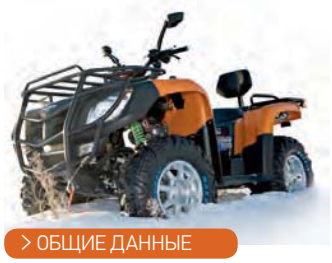
Stels при невысокой цене очень прилично оснащен: блокировка дифференциала с сервоприводом, многофункциональная приборка, «понижайка»... словом, полный набор всевозможных «мулек».

РАК. Этого почетного звания удостоился Stels. Он чемпион в соотношении цена-размер. Хорошо знакомая нам («Мото» №12–2009) машина теперь обзавелась лебедкой и регулируемыми подвесками. Он не так легок в управлении, как Yamaha и Honda, не столь резв, подвески на 30-градусном морозе становятся дубовыми, но у него есть один козырь, который способен затмить технические прелести «японцев» – вдвое меньшая цена. Тем не менее это абсолютно полноценная машина. Да, местами не столь продуманная, как «японцы», но с очень неплохим потенциалом. Здесь и подключаемый передний мост с возможностью блокировки дифференциала, и «понижайка», и высокотехнологичный мотор. Да, при самой большой в нашей группе заявленной мощности, его динамика уступает обоим из-за веса, но при форсировании бездорожья на недостаток тяги никак не пожалуешься. Благодаря самым большим колее и базе, машина хоть и неповоротлива, зато очень устойчива как на ровной дороге, так и на буераках. Да, туго переключаются режимы трансмиссии, тормоза кажутся вяловатыми по сравнению с «японцами», тем не менее все работает и уж точно не вдвое хуже, чем на Grizzly и Rincon. Настройка вариатора отлично вяжется с тяговитым характером мотора, да и проблему гидроизоляции ремня Stels уже давно решил. Конечно, на морозе пластик немного дубеет, словно хитиновый панцирь речного рака, масло в амортизаторах явно не рассчитано на работу в сильный холод, из-за чего превращается в сало, но тем не менее российско-тайваньская «семисотка» приносит массу искреннего удовольствия на покатушках. Плюс к этому, стоковая лебедка вселяет куда большую уверенность при езде по лесам-снегам-болотам, чем чумовая динамика Honda и неторопливая основательность Yamaha. Комфорт – на высоте, в смысле «высоко сижу, далеко гляжу»: с одной стороны, большой клиренс – это здорово, с другой – высоко расположенные сиденье и руль заставляют пригибаться ниже привычного, уворачиваясь от веток в лесу. Питанием мотора заведует классический карбюратор, так что при запуске, особенно на морозе, приходится вспоминать, как пользоваться таким атавизмом, как обогатитель. На особенно крепком морозе мотор схватывает нехотя, приходится долго крутить движок электростартером. Но зато здесь есть «фишка», которой нет у конкурентов – ручной веревочный стартер.

STELS – НАШ СТАРЫЙ ЗНАКОМЫЙ, КОТОРЫЙ ЗА ТО ВРЕМЯ, ЧТО МЫ ЕГО ЗНАЕМ, УСПЕЛ ОБЗАВЕСТИСЬ ШТАТНОЙ ЛЕБЕДКОЙ И РЕГУЛИРУЕМЫМИ АМОРТИЗАТОРАМИ, КОТОРЫЕ, ПРАВДА, «ЗАСТЫВАЮТ» НА МОРОЗЕ.

STELS ATV 700D

данные производителя



> ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модельный год	2010
Длина × высота × ширина, мм	2200×1230×1225
База, мм	1305
Колея, мм	1030
Сухая масса, кг	298
Объем бака, л	20
Высота по седлу, мм	920

> ДВИГАТЕЛЬ

Тип	1-цил., 4Т
ГРМ	SOHC, 4V
Рабочий объем, см3	695
Макс. мощность, л.с.	53
Система питания	карбюратор CV
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электро+ручной стартер
Трансмиссия, тип	клиноременный вариатор с системой торможения двигателем, 2WD/4WD, блокировка переднего дифференциала

> ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама, тип	трубчатая, стальная
Передняя подвеска	на двойных А-образных рычагах, полностью регулируемая
Задняя подвеска	независимая, на параллелограммных рычагах, полностью регулируемая
Передний тормоз	2-дисковый с гидроприводом
Задний тормоз	1-дисковый с гидроприводом + стояночный механический
Передние шины	AT25X8-12
Задние шины	AT25X10-12



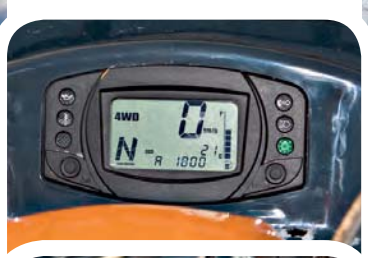


> Павел Курлапов,
тест-редактор

Приятно видеть, что Stels семимильными шагами догоняет признанных лидеров. Разумеется, мерить одной линейкой «японцев» и «наших» негоже (хотя бы принимая в расчет их разницу в опыте производства). Тем не менее Stels – вполне работоспособный аппарат и с точки зрения «работы», и с точки зрения покатушек. Однако и по размерам, и по массе он заметно превосходит и Yamaha, и уж тем более Honda, поэтому, чтобы найти с ним общий язык, нужно обладать отменной физподготовкой. Вот уж кому-кому, а этому Stels электроусилитель руля не помешал бы! Не может не радовать и то, что «обрусевший тайванец» при вдвое меньшей относительно конкурентов цене уже с завода укомплектован «злой» резиной и лебедкой.











Конечно, провернуть на морозе 700-кубовую одностволку, дергая за веревку, почти нереально, но именно это «почти» и подает надежду, когда ты стоишь на закате в лесу с севшим аккумулятором, а до ближайшего очага цивилизации с десяток километров.

Словом, Stels побеждает в номинации «цена-качество», ведь при двукратном выигрыше в цене, раки хоть и «пятятся назад» при сравнении пиковых параметров и комфорта, но сдаваться не хотят, предоставляя пользователю полный набор прелестей хорошего утилитарного ATV.