

ПРЕМЬЕРА / BM PANDA ATV 500

БАЛТИЙСКАЯ ПАНДА

КАЛИНИНГРАДСКАЯ КОМПАНИЯ «БАЛТМОТОРС», КОТОРАЯ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ НАЗАД ПОД СОБСТВЕННЫМ БРЕНДОМ ВЫВЕЛА НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК КИТАЙСКИЙ КВАДРОЦИКЛ CF MOTO, ЗАПУСКАЕТ В ПРОИЗВОДСТВО НОВУЮ МОДЕЛЬ. ПОКА В КИТАЕ. ВОЗМОЖНО, СКОРО СБОРКА БУДЕТ ВЕСТИТЬСЯ НА БЕРЕГУ БАЛТИКИ. ЧЕТЫРЕХКОЛЕСНИКИ НОВОЙ СЕРИИ ПОД МАРКОЙ BM (BALTMOTORS) ПОСТУПАТ К ДИЛЕРАМ УЖЕ В СЕНТЯБРЕ ЭТОГО ГОДА.

АНДРЕЙ ФАРОБИН ФОТО АВТОРА

Квадрик, которому уже придумано, может, не оригинальное, но с намеком, собственное имя — Panda, представляет собой крепко сбитую машинку. Собранности облика в немалой степени способствуют широкие передний и задний трубчатые металлические бамперы, входящие, между прочим, в базовую комплектацию. Сиденье со спинкой, установленное на заднем багажнике, указывает на то, что машина двухместная. Это подтверждают и подставки под ноги пассажира на подножках. Однако тут есть одно но. База короткая, поэтому на улучшение курсовой устойчивости, чем отличаются двухместные модели, тут рассчитывать не стоит. Кстати, сиденье легко снять (достаточно открутить две барашковые гайки), и вы получите обычный одноместный квадрик.

КЛЮЧ К УСПЕХУ

Вместо силового агрегата CF MOTO с коробкой передач, четкость переключений которой вызывала немало нареканий, установлен более качественный двигатель с КПП и вариатором Kazuma. По требованию «Балтмоторс» мотор оснащен резервным ручным стартером. Привычного режима P («паркинг») на селекторе управления трансмиссией я не заметил. Есть только нейтраль, реверс, пониженная и повышенная передачи. Для удержания машины на месте служит



«ручник» — левый рычаг на руле тросовым приводом связан с тормозным механизмом заднего трансмиссионного тормоза. Рычаг фиксируется при помощи простейшей пружинной защелки. Бензобаки размещены грамотно — над задней осью, что улучшает развесовку. Перед водителем находится небольшая ниша для мелочей, закрывающаяся крышкой с внутренним замочком. Удобно, что ключ единый — и для замка зажигания, и для лючка ниши, и для пробки бензобака на заднем правом крыле. Неудобно, что лючок совершенно не герметичен, но на серийных моделях этот недостаток будет устранен.

Конечно же, на «утилитарнике» подобного уровня применена полностью независимая подвеска, причем поперечные рычаги для снижения неподрессоренных масс изготовлены из алюминиевого сплава (нижние передние рычаги — стальные). Жесткость пружин газовых амортизаторов регулируется в широких пределах — ход гайки, поджимающей/распускающей пружину, велик. Кроме того, можно менять характеристики самих амортизаторов, поджав их через шпильки. В базовую комплектацию входит электрическая лебедка с тяговым усилием в 1134 кг, управление механизмом выведено на руль. Стоит отметить, что трос лебедки вынесены вперед настолько, что трос, направленный под прямым углом вбок, не касается покрышки колеса — это облегчит вытаскивание в сложных условиях. Обещают, что в стандартное оснащение войдут также передний багажный кофр и утеплители для рук.

ДЕШЕВО, НО СЕРДИТО

Сухая прибалтийская погода не позволила помесить грязь, но, думаю, если бы это случилось, то разочарования я бы не испытал. Кнопки справа на руле отвечают за включение полного привода и блокировку переднего дифференциала. Правда, мне показалось, что задержка перед тем, как окажутся связанными с трансмиссией все четыре колеса, великовата. Надежнее при виде засады на пути задействовать внедорожный арсенал заблаговременно. Так же неохотно машина с ним расстается.

Едет Panda неплохо: подвеска трудится честно, мощности 500-кубового двигателя (кстати, карбюраторного, что легко определить по наличию движка управления воздушной заслонкой) достаточно для динамичной езды. Раздельные гидравлические дисковые тормоза (правая ручка — перед, педаль под ногой — зад) способны эффективно осадить разбежавшийся квадрик. А разбежался я до 82 км/ч: большего, по мне, и не нужно.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

ДВИГАТЕЛЬ

Тип
Рабочий объем, см³
Макс. мощность, л. с. при об/мин

ТРАНСМИССИЯ

Тип привода, КПП

ПОДВЕСКА

Передняя/задняя

Ход передней/задней подвески, мм

ТОРМОЗА

Передняя/задняя

ГЕОМЕТРИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ

Габаритная длина/ширина/высота, мм
Колесная база, мм
Колеса передние/задние, мм
Дорожный просвет, мм
Размер шин перед/зад

ПРОЧЕЕ

Средняя масса, кг
Топливный бак (л), л

BM PANDA ATV 500

4-тактный, 1-цил.,
карбюраторный,
жидкостного охлаждения
498 B
32.6/6300

Подключенный валовый,
вариатор, подключающий
передний, блокируемый
передний дифференциал

Независимая/независимая,
на поперечных рычагах,
с регулируемым
амортизаторами
124/153

Дисковые/дисковые

2085 x 1190 x 1175
1300
1000/950
260
25x8-12/25x10-12

355

22



Перед глазами — максимум информации

Блицгонку я провел в поле. Для движения по дорогам общего пользования машина не сертифицирована, хотя и оснащена указателями поворотов, задними габаритными огнями и боковыми зеркалами. «Балтмотор» попробовала продать квадроциклы с ПТС (управлять ими можно было с мотоправами), но эта идея не получила поддержки у покупателей. Решили более не экспериментировать, и новый квадрик следует регистрировать как обычно — в Гостехнадзоре.

Итак, все здорово? За существенно меньшие деньги мы получаем технику, не уступающую японским аналогам? Не буду лукавить, китайские корни все же ощущаются. Информационное табло (кстати, с монохромным, хорошо видимым на солнце дисплеем) «глючит»: одометр путает показания, данные о запасе топлива не всегда точны, иногда ни с того ни с сего включается тестовый режим или индикация полного привода. Рычаг селектора КПП, снабженный «гребенкой», работает, конечно, четко и понятно, чем у CF MOTO, но все же порой, переключая его, испытываешь затруднения.

Если смотреть в суть вещей, то следует признать: за объявленную цену в 250 000 рублей мы скоро получим квадрик, по ходовым качествам практически не уступающий именитым аналогам. **4.5***

Заявляю ответственно:
— Эта штука своих денег стоит!