

BALTMOTORS MBX
675 см³, 49,6 л. с., 310 кг, 309000 руб.

BALTMOTORS MBX EFI
675 см³, 52 л. с., 310 кг, 315000 руб.

Крах стереотипов

МИХАИЛ ПИМУС ФОТО: ТИМУР СЕДОВ

Вот уж чем не принято удивлять в среде недорогой техники с азиатскими корнями, так это ярким запоминающимся внешним видом. Пользуясь случаем, хочу передать горячий привет команде неизвестных мне дизайнеров, разработавших грозный лик Baltmotors MBX. Парни, у вас получилось! Но обо всём по порядку.



Моё знакомство с пополнением в модельной линейке калининградских мотовездеходов скорее носило предсерийный характер. Основная матчасть, естественно, уже давно утверждена, и сборка первых партий идёт полным ходом, но вопрос о выборе некоторых комплектующих, навесного оборудования и звучного названия остаётся открытым.

Технически MBX – это размышления на тему «коротыша» Jimbo 700 с кардинальным преобразованием стиля из милого и улыбчивого утиля в грозное зубастое чудище в духе Cap-Am Renegade. Двух мнений быть не может – устрашающая пластическая хирургия категорически удалась. Да, возможно, некоторые мелкие детали теряются на общем фоне, а пластик по качеству и лоску не дотягивает до более именитых конкурентов, но хищный оскал фальшрадиаторной решётки и грозный взгляд четырёх линзованных фар во время проезда по лесу одарят окрестных белок, зайцев, ежей, лосей и грибников щедрой порцией заикания, болезней сердца и тому подобных недугов, вызванных сильным испугом. Взгляните, с каким видом MBX выпрыгивает с трамплина. Купание собаки Баскервилей, не иначе! При этом не стоит забывать, что перед нами бюджетная модель. Стоит заметить, что вместе с внешним преобразованием пришло и общее похудание на 10 кг.

ДВИГАТЕЛЬ

На тест изначально было заявлено две вариации квадроцикла – карбюраторный и инжекторный. Первый гарантированный кандидат на попадание в модельную линейку,

второй тоже, но не раньше следующей весны. Его конструкция во многом новаторская для Baltmotors, тут спрос особый. Хорошо, что в момент премьерного личного знакомства с парой MBX'ов я был в гордом одиночестве. Многовероятно, со стороны это выглядело смешно. Оба аппарата оказались оформлены абсолютно идентично. Никаких указаний, кто из них больше не ворочает поплавками и жиклерами для образования смеси, не было. Ни тебе разницы в наклейках, ни таблички, ни даже большой неоновой стрелки... Возникает необходимость изобразить из себя Шерлока Холмса. Различия в оснащении (силовой обвес и расширители арок на белом квадрате) – сомнительный аргумент. Поставил испытуемых рядом, завёл и «погазовал» на все лады. Честно сказать, отличий так и не почувствовал. Отклик слегка задумчивый, но плавный и контролируемый, басовитое урчание без перебоев как по нотам. Пришлось прибегнуть к запрещённому приёму – склониться над моторным отсеком и понять, что инжектор стоит на чёрном MBX потому, что у него присутствуют лямбда-зонды. К чему я это рассказываю? А к тому, что на начальном этапе знакомства карбюраторная система питания показала себя с хорошей стороны и не собирается уступать позиции. Впоследствии опытным путём всё-таки удалось найти лёгкое недомогание. На крутых горках и спусках в некоторых положениях испытуемых слегка знобило. Имеет место недолив смеси, но до полного отрубания мотора дело не доходит. По большому счёту ложная тревога.

Динамика разгона в обоих случаях внушительная, но не пугающая. Явных и чрезмерно резких приходов мощности во всём диапазоне не обнаружено, набор скорости линейный, но назвать его недостаточным язык не поворачивается. В самый раз для

утилитарно-развлекательного использования. Под серьёзные занятия спортом моторы придётся дорабатывать, как и многое другое. Из-за перевеса в пиковой мощности (52 л. с. против 49,6 л. с.) инжекторная модификация ощутимо больше роет землю при старте и выходит на максимальные обороты чуточку быстрее. Положа руку на сердце, хочу сказать, что карбюраторная версия вполне удовлетворит потребности 90 % целевой аудитории.

ЭРГОНОМИКА И ОСНАЩЕНИЕ

При в целом компактных размерах квадроциклов расположение водителя за рулём вольготное. Хочешь – стой в полный рост (высокий руль позволяет распрямиться индивидуумам околобаскетбольной комплекции), хочешь – спокойно себе сиди. На полторное сиденье можно и пассажира посадить. Места на двоих хватит, но про активное пилотирование придётся забыть – и тесно, и груз ответственности ограничивает. Места под ноги для каждого члена экипажа разграничены отдельно.

Органы управления рассредоточены по рулю и прилегающей территории согласно квадроциклетным традициям. Слева расположены рычаг заднего тормоза, курок стартера, кнопка звукового сигнала, пульт управления лебёдкой и органы управления светом (у карбюраторной версии дополнительно присутствует бегунок обогатителя). Справа примостился достаточно удобный механизм переключения режимов привода (2wd/4wd/4wd с блокировкой), рычаги переднего и стояночного тормозов и курок дросселя. Под правой ногой примостилась педаль комбинированного тормоза, которая задействует оба контура одновременно. Приборная панель выполнена со





BALTMOTORS MBX (EFI)*	
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	4-тактный, 1-цилиндровый
ГРМ	SOHC, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объём, см ³	675
Макс. мощность, л.с. при об/мин	49,6/7500
	(52/7500)*
Макс. крут. момент, Нм при об/мин	57/5500
	(58.5/5500)*
Степень сжатия	9,5
Система охлаждения	жидкостная
Система питания	карбюратор (инжектор)
ТРАНСМИССИЯ	
КПП	автоматическая, клиноременный вариатор, 2WD/4WD/4WD с блокировкой
ПОДВЕСКА	
Передняя/задняя	независимая, двойные А-образные рычаги, с пружинно-гидравлическими амортизаторами
ТОРМОЗА	
Передний/задний	гидравлический, дисковый
ШИНЫ	
Передняя и задняя	AT26x8-14, AT26x10-14
ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ	
Длина/ширина/высота, мм	2100x1246x1477
Дорожный просвет, мм	281
ПРОЧЕЕ	
Рама	трубчатая, стальная
Сухая масса, кг	310
Объём бензобака, л	24

*в скобках данные для инжекторной версии

знанием дела, все необходимые показания присутствуют, читаемость на хорошем уровне, что пока ещё крайне редко встречается на технике подобного уровня. Общая эргономическая проблема MBX'ов – невозможность дотянуться до рычага КПП при полностью повернутом вправо руле. В случае, когда передние колёса смотрят вправо, сам квадрант по тем или иным причинам не может проехать вперёд, и нужно всенепременно включить реверс, придётся проявить чудеса смекалки и изворотливости.

Неожиданно много приятных воспоминаний оставил опыт общения с коробкой передач. Короткая ручка с кнопкой расположена справа от руля. Её движение происходит по заданному лабиринту. Фиксация положений изумительная, чёткость работы узла в целом выше всяких похвал. За всё время теста не произошло ни одного ложного включения.

На момент написания материала ещё не было полного понимания ситуации с возможными комплектациями и дополнительным оборудованием. В принципе, основные элементы можно оценить по тестовым аппаратам. Оба квадрата щеголяют лебёдками (одну из них даже удалось немного потестировать, справилась на отлично), фаркопами, полным набором светотехники, защитой брюха и рычагов подвески, розетками 12 В, а также очень красивыми матовыми

легкосплавными колёсными дисками. Инжекторный MBX дооснащён защитой рук, а карбюраторный щеголяет силовым бампером, багажными площадками, расширителями крыльев и маленькими синенькими светодиодами в районе фар. Дополнительно планируется вживление в карбюраторную версию тюнинг-комплекта Duponjet, увеличивающего мощность приблизительно до 52 л.с. (одна из причин, почему разница в цене между карбюраторным и инжекторным не так велика). Всё уместно и по делу (даже синяя подсветка), единственный элемент, вызывающий вопросы, – нижнюю оконечность силового кенгурятника кроме как пугом иначе не назвать. Увесистая изогнутая труба свисает сильно ниже передней кромки пластика и ощутимо отъедает столь необходимый дорожный просвет. Инженеры Baltmotors заверили, что данная конструкция не пойдёт в серию.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ И ТОРМОЗА

Напомню, инжекторный аппарат в экспериментальных целях конструкторы оснастили значительно более прогрессивными амортизаторами, чем его карбюраторного собрата (полностью регулируемые амортизаторы с компенсационным бачком против обычных с регулировкой только по поджатию пружины, всё производства SMC



ТЕСТ-ОЦЕНКА

ДИЗАЙН	★★★★★
Чудище болотное	
МОТОР	★★★★★
Особенно хорош в инжекторном варианте	
ПРОХОДИМОСТЬ	★★★★★
Глубоко лучше не лезть	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	★★★★★
Усреднённая	
ЭРГОНОМИКА	★★★★★
Всё на месте	
КАЧЕСТВО ИЗГОТОВЛЕНИЯ	★★★★★
На высоком уровне	
ТЕХНОЛОГИИ	★★★★★
Стандартный набор	
ФАН-ФАКТОР	★★★★★
Круглогодичный источник адреналина	
ИТОГО	
Добротный квадроцикл с примечательным внешним видом	4,3



Тайвань). В ходе короткого общения большой разницы между двумя вариантами не выявилось. Инжекторный MBX чуть жёстче, что не мешает ему так же как и карбюраторному плюхаться на брюхо при приземлении с небольшого трамплина. В общем и целом управляемость и подконтрольность можно отнести к положительным сторонам модели. При резком изменении направления движения на хорошем ходу эффект заноса задней оси минимальный и контролируемый. Исполнить полноценные эффектные «уши» или хотя бы небольшой проезд на двух колёсах не так-то и просто даже при короткой базе. Благодаря клиновидной форме носовой части и общей ажурности пластика за рулём не чувствуешь себя капитаном огромной баржи. Манёвры в ограниченном пространстве даются легко, габариты ощущаются отлично. С такими вводными начинающий квадроциклист при наличии непустой головы на плечах минимум достаточно быстро во всём разберётся, а максимум получит массу удовольствия.

Уж не знаю, как описать ситуацию с тормозами. Жмакнув первый раз рычаг переднего тормоза что есть силы, я чуть было не покинул корабль резвым полётом через руль. Честно сказать, не ожидал. И передний, и задний контуры вгрызаются в три тормозных диска (по одному на передних колёсах и один сзади на валу) с яростью некормленного бультерьера.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Уже после визуального знакомства с квадроциклами Baltmotors MBX я задался вопросом – к какому из существующих классов их отнести. Ответ нашёлся лишь по завершении полноценных испытаний. Перед нами отнюдь не стопроцентный утиль и пока ещё не прожжённый спортсмен. Объединение усилий маркетологов и инженеров привело к тому, что на рынке появился продукт, отвечающий потребностям широкого круга любителей помесить грязь. У MBX есть определённый внедорожный и утилитарный потенциал, и пользоваться им нужно, но не стоит углубляться в чистку дорожек и таскание прицепо. Основное предназначение в другом – дарить владельцу максимальное удовольствие от так называемых «покатушек» в кругу единомышленников. В России вообще не шибко принято покупать квадры для вспахивания огорода, поэтому эффектный внешний вид, добротная ходовая часть, отличные тормоза и мощный мотор, сосредоточенные в рамках бюджетной модели, – это веская заявка на высокие позиции в рыночной борьбе.

Квадроцикл предоставлен на тест компанией Baltmotors. www.baltmotors.ru, тел. (4012) 30-70-07.

За предоставленную экипировку Premier и Aho благодарим компанию Moto Story, www.motostoryclub.ru, тел. (812) 318-15-10.



Брюхо полностью укрыто надёжной защитой



SYM
Engine of Life

РАССОРОЧКА
0%

sym-russia.com

приглашаем к сотрудничеству дилеров
тел. + (499) 922-43-34
e-mail: info@velocityk.ru

SYM производство и сборка Тайвань