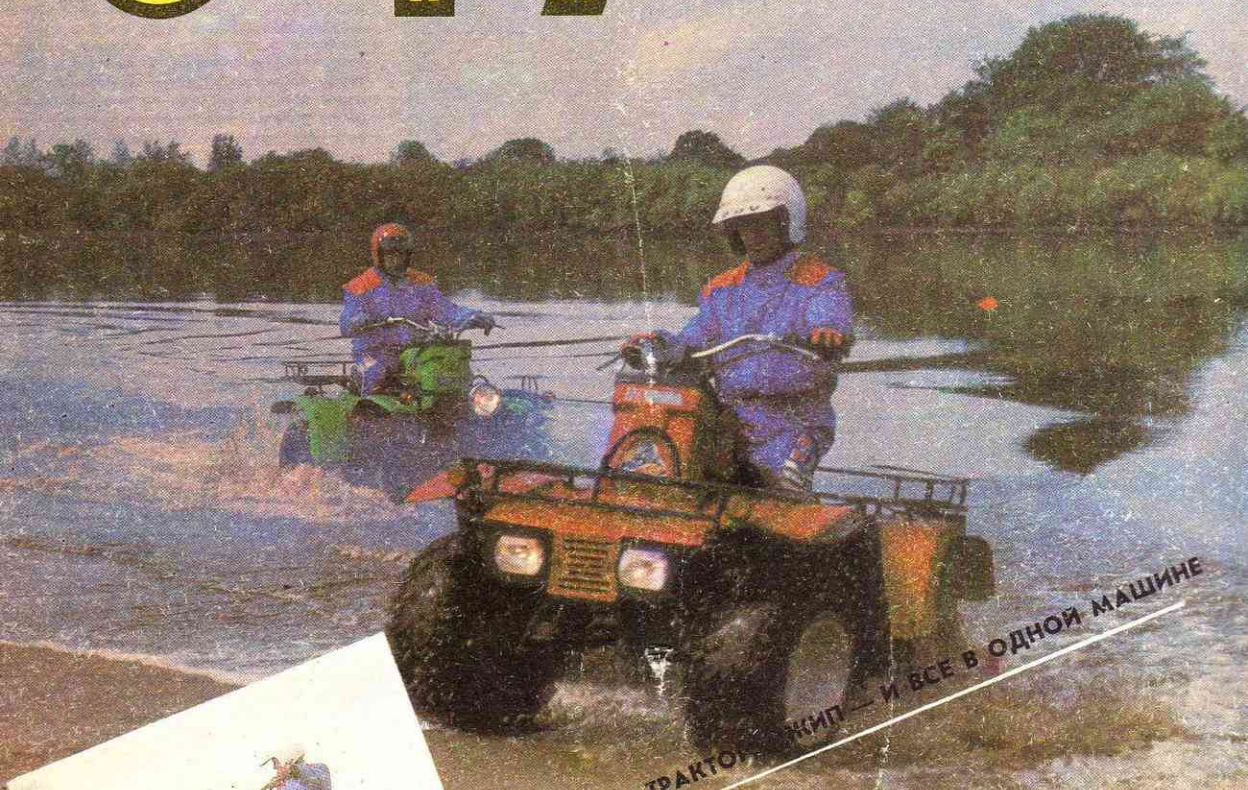


За рулем 9 1991



МОТОЦИКЛ, ТРАКТОР, КАМПИ — И ВСЕ В ОДНОЙ МАШИНЕ



ПАШЕТ, БУКСИРУЕТ, ЕДЕТ ПО БЕЗДОРОЖЬЮ

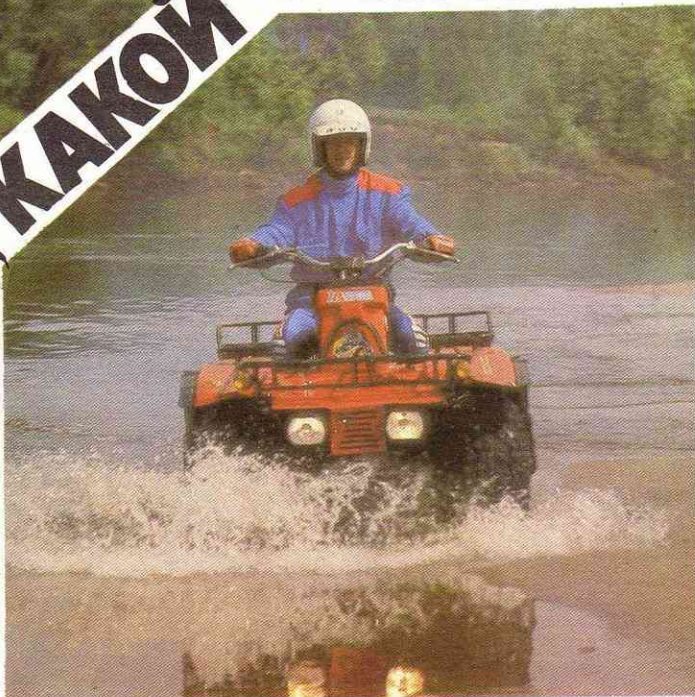


О НЕМ — В НАЧАЛЕ НОМЕРА

ЗДК-175-4ШП

МАШИНА, КАКОЙ

У НАС НЕ БЫЛО



изображение этих бегущих зверьков появилось тогда на заводской эмблеме). А вот и образец машины, ради которой приехали, — специальный четырехколесный мотоцикл повышенной проходимости на широкопрофильных шинах (так его официально именуют), сокращенно — Восход-175-4ШП. Когда этих машин станет больше, наверное, родится какое-то новое, более короткое и благозвучное название. Может быть, мотомобиль, мотовездеход? Составляющая «мото», думаю, сохранится, потому что и посадка водителя и пассажира, и руль, и органы управления остались мотоциклетными. Что касается приемов вождения и поведения машины, это мне предстояло выяснить завтра.



Все мы истосковались по новым моделям — но больше других, пожалуй, мотоциклисты: ведь за последний десяток лет из настоящих новинок можно вспомнить только рижский мини-мопик да тульский мотоцикл на широкопрофильных шинах. Правда, тот и другой со старыми, хорошо известными моторами, но все-таки свежая струя в однообразном потоке примелькавших машин. От года в год у них менялись индексы при названии, цифры в технических характеристиках — вроде бы все к лучшему, но потребитель упрямо твердил, что-де в семидесятые (шестидесятые, пятидесятые) годы мотоциклы, на которых он тогда ездил, были проще, зато лучше качеством и служили дольше.

Мы, конечно, имеем в виду мнение тех, для кого мотоцикл — не игрушка на сезон, а рабочая лошадка, транспортное средство, без которого в доме не обойтись. Мотоцикл с «коляской» или грузовой мотороллер — вот чем ограничен пока выбор такой техники для покупателя со средним достатком. Машины весьма дорогие, далеко не универсальные и не слишком надежные. Между тем передовые мотоциклетные фирмы давно освоили совершенно новый тип транспортного средства — четырехколесный мотоцикл, иногда по числу колес называемый квадрициклом. Надо сказать, мы вообще весьма слабо представляем себе зарубежную мототехнику: если автомобили, даже при отсутствии официального импорта, все-таки попадают в Союз, то с мотоциклами и роллерами познакомиться (а тем более попробовать их на ходу) практически негде. А как судить о том, чего не пробовал?

Но даже разглядывая фото зарубеж-

ных «четырёхколесников», вникая в технические характеристики, можно было предположить у этих машин незаурядные достоинства и недюжинные возможности. Понижающие передачи в трансмиссии, дифференциал с блокировкой дают резкое повышение проходимости не только по сравнению с мотоциклом, но и с обычным автомобилем. В то же время внешним видом и компоновкой квадрицикл весьма напоминает трактор: значит, к нему можно прицепить грузовую тележку, плуг, навесить лопату для уборки снега... Воображение разыгрывалось — и вполне естественно, что сведения о разработке четырехколесного мотоцикла у нас, на ковровском заводе им. В. А. Дегтярева сразу привлекли интерес. Долгое время ковровчане отклоняли просьбы редакции подробнее рассказать о многообещающей новинке: дескать, рановато. Теперь, когда началось мелкосерийное производство машины, дали добро. Сегодня мы представляем новый мотоцикл завода им. В. А. Дегтярева.

Наша группа — фотокорреспондент журнала В. Князев, чьи снимки на обложке и на этих страницах, молодой сотрудник Д. Орлов и автор этих строк за рулем нового «Москвича-21412-01», отправились в славный город Ковров летним утром. Три с половиной сотни километров преодолели довольно быстро, благо на знаменитой «Владимирке» осталось немного километров узкой дороги с выбитым асфальтом.

В небольшом зале заводского музея приятно было встретиться с мотоциклами моей юности: 125 — первой моделью, освоенной здесь в 1947 году, «ковровцами-175» (их еще называли «зайцами» —

Конец дня провели в цехе, где собирают четырехколесники. Пока очень мало: две-три машины в день, от начала до конца на одном рабочем месте. Но рядом монтируют поточную линию, где планируется выпускать сто машин в смену.

Надо сказать, по конструкции они гораздо сложнее обычного мотоцикла. Пространственная рама, сваренная из множества отрезков труб разного диаметра, рычажная независимая подвеска передних колес и рулевая трапеция автомобильного типа, редуктор с блокируемым дифференциалом, полуоси, другие узлы не только увеличивают трудоемкость изготовления по сравнению с привычным «Восходом», но и требуют специального оборудования, которое предстоит закупить за рубежом, получить от смежников, изготовить своими силами. Это сегодня — главная задача завода, решаемая с большими трудностями.

Утром следующего дня на окраине города мы встретились с заводскими испытателями, приехавшими на двух четырехколесниках. Машины различались цветом и шириной шин: более широкие были опытными, производство которых осваивает Ярославский шинный завод.

Мы поехали к берегу реки, чтобы сделать снимки новых машин в деле. К сожалению, поблизости не удалось найти достаточно высоких холмов и крутых подъемов, где машины и водители показали бы пределы своих возможностей. Пришлось ограничиться водной преградой — берегом реки и болотом, в котором четырехколесники иной раз едва не тонули, но всегда выбирались сами (на легковом автомобиле, отметили мы, ни один такой номер не прошел бы).

Потом нам показали, как машина пашет. Не в переносном смысле — работает, а именно вспахивает землю плугом, легко и просто. Подумал, что если бы мне, пацану 50-х, дали вместо лопаты в огороде такой мотоцикл-трактор, не слезал бы с него день и другой, и третий, пока не перепахал не только свой — все огороды соседей. А сегодняшние ребята? Дай им такую технику, может, и они поработали бы вместо пустого «погоняем»?

Наконец, настало время поездить самому. За рулем сразу почувствовал: посадка хотя и «верховая», но удобнее, раскованнее, чем на мотоцикле: спина прямая, ноги не поджаты, ступни твердо опираются на широкие подножки, как и у пассажира. Можно сравнить скорее с мотороллером. Да и тем, насколько водитель защищен от грязи, брызг воды, новый вздеход больше напоминает роллер. Ну, а как насчет перевозки багажа? Четырех-

Больше всего меня поразило то, что не знакомо было прежде как мотоциклисту и автомобилисту: можешь ехать без дороги куда надо или куда хочешь, уверенный, что проедешь везде, где не утонешь. Конечно, возможности грузовой машины ниже, но, безусловно, достаточны, чтобы двигаться по размытым сельским дорогам, бездорожью, в том числе болотистому, по песку, камням и т. п. В любом трудном случае находится выход, благо в твоём распоряжении целых восемь передач для движения вперед и четыре назад: больше, чем достаточно.

Двигатель охлаждается принудительно — вентилятором, как у «Тульи», «Муравья», «Тулицы». Благодаря этому даже при движении «попалом» — через болото, по тяжелому грунту — ни разу не перегрелся. Испытатели подтвердили, что тепловый режим мотора весьма стабилен. Хотя «конек» четырехколесника —

проселок и бездорожье, он оснащен, как любая дорожная машина, двумя зеркалами, фарой, задним фонарем, указателями поворота и катафотами. Так что можно ездить по шоссе — но, поскольку скорость ограничена 40 км/ч, — держась крайнего правого ряда.

Можно еще многое рассказать. Но, думаю, у читателя уже сложилось представление о машине и он давно хочет спросить: когда она появится в продаже и по какой цене? Те, что собирают сейчас «на коленке» по обходной технологии, выполняют роль валюты, которую используют только для расчетов с поставщиками-смежниками. Цена (пока) — 3500 рублей. В этом году намечают собрать 500 машин. Ясно, что даже при выполнении плана это капля в море спроса. Кто из настоящих крестьян-хозяев не мечтает о таком универсальном помощнике? Стало быть, речь не об игрушке, а о нужной людям и стране машине, производство которой надо расширять гораздо быстрее, чем планируется. Здесь самое подходящее место для приложения сил предприятий, ищущих выгодную продукцию. Тем более что не требуется ничего разрабатывать и испытывать — все уже сделали в Коврове.

Б. СИНЕЛЬНИКОВ,
обозреватель журнала «За рулем»

Фото В. Князева



колесник способен принять 80 кг груза на решетчатые багажники впереди и сзади, выше колес. Они гораздо основательнее, чем у мотоцикла-одиночки и, думаю, позволяют перевезти не меньше, чем в боковом прицепе обычного мотоцикла (правда, в закрытой «коляске» груз защищен от дождя, грязи и т. п.).

Сначала, привыкая к машине, «попробовал» на полевой дороге устойчивость и управляемость, динамику разгона и торможения, плавность хода. Затем принялся штурмовать склоны овражков в лоб и наискосок, форсировать небольшие болотца, включал понижающую передачу и блокировку дифференциала. Закончил ходовые испытания на мотодроме, где по трассе с искусственными подъемами и трамплинами тренируются кроссмены.

Как оценить полученные впечатления — сравнивая с мотоциклетными или автомобильными? Наверное, ни те, ни другие не годятся. Ведь новый вздеход — действительно универсальная машина: и мотоцикл, и автомобиль, и трактор (или, скорее, тягач). Испытатели рассказывают — уверен, не байки, — что они буксировали средний автобус — ПАЗ, волокли телеграфный столб, везли в автомобильном прицепе столько картошки, сколько поместилось.

Если рассматривать четырехколесный «Восход» в этой главной роли, то все характеристики можно считать приемлемыми. Выражаюсь так осторожно потому, что не могу сравнить машину с другими подобными, в первую очередь зарубежными. Но некоторые представления об «их» авто- и мототехнике дают основания полагать, что мы в первой попытке не достигли «уровня аналогов».

Водные преграды четырехколесник преодолевает, как вздеход, а землю пашет, как трактор.

Передние крылья защищают ноги водителя подобно щиту на мотороллере.

Принудительное охлаждение двигателя позволяет ехать на малой скорости, не опасаясь перегрева.

Фото вздыбленного, будто конь, мотоцикла позволяет увидеть нижнюю часть рамы, подвески колес, трансмиссию, глушитель.



Некоторые технические подробности, характеристика мотоцикла приведены в статье Ю. Григорьева, начальника ОКБ-2 завода им. В. А. Дегтярева (см. стр. 14).