



# Багги-вуги

## "Mustang Joyner 650" на российском бездорожье

Багги в наших широтах – зверь редкий. Поклонников, тем более знатоков этой техники для экстремального отдыха и спорта, пока немного. Но в обозримом будущем, надо полагать, их станет больше – ведь багги уже появляются в России. Едва ли не первую такую модель, привезенную в столицу, мы взяли на тест. И – не разочаровались. Машинка сама по себе очень интересная, а кроме того, может, пожалуй, служить альтернативой обычному спортивному ATV.

ЕСЛИ конкретнее, речь идет о "Mustang Joyner 650" – изначально американской популярной модели, которую теперь по лицензии делают в Китае, в том числе для тех же жителей США.

Я об этот аппарат зацепился взглядом в одном из залов выстав-

ки "Мотопарк". Он был чудо как хорош своей необычностью. Представьте себе: ряд причудливых, приглаженных и отполированных экспонатов мототехники, а среди них – простой как правда багги. Свирепый и неотесанный. Словно дикий кочевник, по не-

доразумению попавший на банкет в компании лощеных джентльменов.

Кстати, насчет кочевника я не для красного словца припел. Багги создавался для гонок в пустыне. Однажды американцы огляделись вокруг и увидели, что их

автомобильные свалки до неба завалены старыми машинами, на которых можно еще ездить и ездить. И тогда они придумали себе развлечение: стали гонять на этих автомобилях, у которых порой не только крыльев, но и кузова не было, по песчаным дюнам или пересеченной и желательно грязной местности. Только колеса на них ставили соответствующие.

Постепенно это превратилось в национальный вид спорта, и багги начали строить профессионально, в мотомастерских и на заводах. Отсюда и официальное определение: "Багги (buggy, dune buggy, gocart) – легкие кроссовые машины, предназначенные для перемещения пассажиров либо груза по пересеченной местности". Звучит коряво, но суть отражает верно. Остается только найти пересеченную местность...

### Радиатор над макушкой

С ЧЕМ в нашем отечестве нет проблем, так это с бездорожьем. Если беднякам-американцам порой приходится колесить сотни миль в поисках достойного "off-road" для багги, то у нас достаточно отскочить на два десятка километров от

ва. "Mustang Joyner 650" весит всего 396 кг – сущий пустяк, право же. Я один, взявшись за дугу безопасности, свободно поднимаю до уровня пояса всю переднюю часть "Мустанга". Вот за корму пусть молодежь берется, там веса заметно больше, ведь багги независимо от марки и модели – машина заднемотор-

### "Mustang Joyner 650"

создан не только для прогулок

по песчаным пляжам –

это серьезный внедорожник.

МКАД – и вот вам почти "Дакар". Тем не менее своим ходом багги туда не погонишь, надо грузить на прицеп.

С помощью пары механиков салона "Спорт-Элит" погрузочная операция проходит быстро и, что приятно, легко. В буквальном смысле сло-

ная. Двигатель объемом 650 "кубиков" (двухцилиндровый, водяного охлаждения) посажен прямо на заднюю ось.

Кстати, после тест-драйва коллеги интересовались – чем, дескать, багги принципиально отличается от модных ныне среднемоторных

А что касается отличий внешних, то здесь вне конкуренции – радиатор, размещенный... выше головы сидящего водителя. Это отнюдь не прикраса и не каприз сумасшедшего дизайнера, а выстраданное техническое решение. Сначала радиатор, как у всякого порядочного автомобиля или четырехколесника, располагался в передней части багги. Но... камень, вылетевший из-под колес впереди идущей машины, острое корневое в лесу, да просто удар о первое же препятствие – и прощай радиатор. Поэтому его переместили в заднюю, более безопасную часть машины. Но там, во-первых, ему сложно поймать порцию свежего воздуха для охлаждения, а во-вторых, он быстро забивался грязью. Итог, как правило, для мотора печальный – перегрев и прихват поршней. И тогда радиатор подняли повыше. Забегая вперед, скажу, что я целый день гонял "Mustang Jouner 650" и по песку, и по воде, и по проселкам – к вечеру алюминиевые соты радиатора оставались девственно чистыми. Больше того, я, кажется, ни разу не слышал, чтобы в помощь ему включился вентилятор...

## Грязные танцы

НАКОНЕЦ, та самая пересеченная местность. Настоящая чертова песочница! Запускаю двигатель. Холостые обороты явно велики. Лезу в мотор... Ба, да он карбюраторный! Не часто увидишь карбюратор на современной модели. Впрочем, так и должно быть. Двигатель машины, которая всю свою жизнь проводит в песке и грязи, обязан быть неприхотлив. Попробуй где-нибудь в пустыне наладить электронный впрыск...

А тут – полтора оборота регулировочного болта, и холодные, успокоившись, перестают терзать слух. Хрюкнув для порядка в фильтр низкого давления, приятной низкой октавой полился звук из хромированного, похожего на мотоциклетный, прямого точного глушителя. Устраиваюсь в спортивном кресле – такое ощущение, что сижу просто на полу. Пристегиваюсь четырехточечными ремнями, окидываю взглядом панель приборов. Без излишеств – только тахометр, спидометр, температура воды и масла, словом, то, что необходимо для тяжелой жизни в песках. Целый ряд кнопок для включения фар и "люстры" вверх могучих дуг защиты сиденьев. И еще



Водительское место предельно аскетично. Из элементов роскоши – только кожаная оплетка рычага коробки передач.



Радиатор установлен за спинками сидений, почти над головами сиденьев.

полноприводных четырехколесников типа "Side by side"? Собственно, конструктивных особенностей хватает, но главным отличием я бы назвал именно задний привод. В чем его смысл? В том, чтобы почувствовать себя хоть немножко спортсменом. Когда едешь на заднем приводе, ты твердо знаешь – помощи от подключенного переднего моста ждать не приходится, а начнешь вязнуть в песке или болоте – не уповай на блокировку дифференциала, ее тоже нет. Надеяться можно только на себя и свою технику вождения. И вдохновляться примером "лисы пустыни" Жана-Луи Шлессера, который на заднеприводном багги много раз побеждал в жуткой гонке "Париж-Дакар". И еще (без пафоса): на заднем приводе езда всегда быстрее, чем на полном, безразлично – о багги речь идет или об ATV.



забавная ярко-зеленая кнопка сигнала. А это что за многочисленные отверстия в полу? Ага, они для того, чтобы из машины мог высыпаться песок, который неизбежно зачерпнешь, гоняя по дюнам. Правда, в Подмосковье столько песка нет, зато воды – вдоволь. Форсируя лужи и ручьи, я по достоинству оценил этот фокус с отверстиями: пол в отличие от меня остался сухим. Кстати, днище здесь из прочного стального листа и по совместительству выполняет роль защиты.

Трогаюсь. Первая, вторая, третья передача. Коробка работает неплохо, только вот педали китайцы, похоже, делали по своему калибру обуви. Мои ботинки 46-го размера на них не умещаются. Это мешает получать удовольствие от управления послушной машиной.

Мотор в категоричной форме требует прибавить газу. Если потихоньку, то "Mustang Joyner 650" просто не едет. Аппарат очень жесткий. Я говорю не о подвеске, а о связке мотор-коробка-кардан-задняя ось. Дифференциала нет, оба ведущих колеса гребут одновременно. Нажимаю педаль газа – корма сильно проседает, потому что задние покрышки мгновенно докапываются до нижнего, более плотного слоя песка, после чего багги как бы выныривает и, если успевать вовремя переключаться, начинает лететь, едва касаясь поверхности песка.



На кроссгор "Joyner" не ездит, а буквально влетает.

Сюда бы еще диски побольше да специальную резину для песка с соответствующими грунтозацепами под стать плицам колес старинного парохода. Но делать нечего, какие колеса поставили, такие и есть. На них тоже ехать можно. И даже получать истинное удовольствие. Еще газу! В полную силу заработала

длинноходная подвеска с переменным шагом пружин – она пожирала неровности трассы с таким удовольствием, будто натоцак заглатывала сладкие эклеры. Да и мотор, наконец, запел в полный голос, престав бубнить на малых и средних оборотах.

Проселочный прыжок. На спидометре 100 км/ч – багги набрал эту ско-

рость непринужденно и, я бы сказал, буднично. На прямой "Mustang" стоит так, что ему позавидует иной легковой автомобиль на хорошем асфальте. Сказывается длинная база. Увы, прямые участки на проселке заканчиваются катастрофически быстро. Вот он, поворот... Если поворачивать "по-автомобильному", то радиус по-



Краткая техническая характеристика

### "Mustang Joyner 650"

Габаритные размеры	288x157x160 см
Снаряженная масса	396 кг
Двигатель	2-цил., 4-тактный, 650 куб. см, жидкостного охлаждения
Мощность	40 л.с.
Коробка передач	4-ст., механическая
Тип привода	задний
Тормоза	дисковые
Максимальная скорость	100 км/ч
Запас топлива	40 л

ворота получится слишком большим, все из-за той же длинной базы. Но кто на багги поворачивает рулем? Только "чайники", к числу которых ваш покорный слуга давно уже не относится. Рулем лишь задаешь нужное направление, а дальше ловишь машину в повороте газом, им же ее и доворачиваешь.

"Mustang Joyner 650" так хватко цеплялся за землю всеми четырьмя колесами, что отодрать невозможно. Целый день я измывался над багги, всячески провоцируя его перевернуться. Не удалось. Колеса уходили в боковое скольжение раньше, чем возникал реальный риск опрокинуться.

Хорошая вещь – техника, которой можно доверять. Удостоверившись, что эту машинку перевернуть просто нереально, я почувствовал в организме некий зуд вседозволенности. А "Mustang" к тому же оказался изрядным провокатором – его мотор на протяжении всего тест-драйва азартно тархтел мне в уши: "Давай еще разочек прыгнем на пригорке, а то, мне кажется, предыдущий прыжок как-то не очень получился". И мы вновь и вновь исполняли заковыристые колена этого безумного багги-вуги.

Вячеслав КИЦИС,  
фото  
Алексея БАРАШКОВА

