

GAMAX AX430LX, утилитарный мотовездеход	2008	403 см ³	33,5 л.с.	320 кг	317 000 руб.
GAMAX AX250, утилитарный мотовездеход	2007	249 см ³	19,1 л.с.	256 кг	175 000 руб.

Мы долго ломали голову над тем, где поблизости от Петербурга всесторонне оценить внедорожные качества мотовездеходов, пока вдруг не осенило: а давайте проведем тест

НА ФОРТАХ КРОНШТАДТА

Иван КСЕНОФОНТОВ, фото автора

Форты Кронштадта, построенные в Финском заливе еще во времена Петра Первого, ныне разорены и заброшены. Металлические конструкции безжалостно выдраны сборщиками металлолома. Но все равно сооружения поражают титаническими строительными талантами предков; их не смогли стереть с лица земли ни завоеватели, ни современные варвары. Большинство фортов расположено на островах – понятно, что туда на квадрах не доберешься. Но есть пара укреплений, через которые проходит недавно построенная дорога в город, – их и выбрали. Местность словно создана для внедорожного теста: живописные руины образуют холмы разной высоты и крутизны, есть крупные камни, которые сюда привозили для строительства, песок и, конечно, вода. Чего не было, так это грязи. Но, забегая вперед, скажу, что гряземесительный тест все же состоялся – но в другом месте...

Если честно, до этого дня я даже не слышал о такой компании: Gamax. Лишь позже, поворошив «мировую паутину», накопил немного информации о тайваньской Gamax Moto Corporation. Она молода (с 2005 года) и начинала карьеру на мировых мотосалонах с прикольного скутера Spillo. И лишь пару лет назад «доросла» до ATV, линейка которых

включает «проходимцев» от 250 до 500 «кубов». На подходе и «шестисотка», которую продемонстрировали в апреле на международном мотосалоне в столице страны Тайбее.

В значительной степени представление об «утилитарности» мотовездеходов формируют спокойные и дружелюбные круглые фары. Можно спорить по поводу дизайнера, но, по



крайней мере, он не копирует экстерьер какой-то известной модели, что нередко делают хитрые китайцы (подчеркну: Тайвань и Китай – две большие разницы). Все модели внешне схожи, по крайней мере, по пластику – продавцам меньше головной боли по заказу запчастей. Ведь неприятности чаще происходят не с железками, а именно с объемными «кузовными» деталями.

Внедорожные амбиции модели AX430LX базируются на подключаемом полном приводе, независимой задней подвеске и понижающей передаче в автоматической трансмиссии (кстати, с функцией торможения двигателем). Двигатель заимствован у другой тайваньской компании – TGB от модели Target. Буквы «LX» в обозначении «430-й» модели указывают на люксовость исполнения. Это выражается в литых легкосплавных колесных дисках и декоративных элементах «под карбон». На более простых моделях с кубатурой «250» и «300» установлены моторы еще одной местной (но с мировым именем) компании – SYM.

А вот у AX250 нет багажников, да и мотовездеход заметно ниже – за счет задней зависимой маятниковой подвески. Зато и масса – сравнительно небольшая, что «льет воду на мельницу» проходимости. Впрочем, квад, видимо, не задумывался как чисто утилитарный, его удел – увеселительные покатушки на небольшие расстояния, в том числе и по дорогам общего пользования. Недаром ведь все «гамаксы» оборудованы полным набором светотехники, да еще и зеркалами в придачу.

Если вопрос цены для вас – не принципиальный, более привлекательна, безусловно, «нафаршированная» модель AX430LX. Рассмотрим ее поближе.

На ЖК-панели выделяются очень крупные цифры спидометра и буква, обозначающая



включенный режим трансмиссии. По бокам приборки расположены сигнальные лампы, в том числе работы «мигалок» и включения дальнего света. Рычаг селектора режима трансмиссии находится с правой части бака. Проверил: не мешает ли переключению повернутый руль? Нет, переключать не мешает, вот только к замку зажигания не всегда подлезешь, а клавиши останова двигателя нет. Еще одна особенность рычага селектора – отсутствует привычное парковочное положение («Р»), а затормаживает квад на месте внушительный ручник на левой рукоятке руля. С удивлением обнаружил, что тормозных рычагов здесь аж четыре (включая ручник): три рассредоточены по рулю, один – под ногой.

Тормоза действуют так: от левого рычага приводится задний тормоз, от правого – механизмы передних колес, а педаль останавливает все четыре колеса. При этом в системе есть «колдун», который в случае обрыва одного из шлангов обеспечивает работоспособность системы. Кроме того, рычаг на левой рукоятке руля имеет защелку, позволяющую использовать его как стояночный.

В подвеске, помимо ее «независимости», никаких изысков не нашел. Амортизаторы регулируются по преднатягу пружин (5 положений). Дотошный взгляд, брошенный в недра машины, выхватит единственный задний тормозной диск на валу трансмиссии. Это так называемый трансмиссионный тор-



GAMAX AX430LX

Такая панель не только дань любителям цифровых «штучек», она отображает много параметров, в том числе и время

Задняя независимая подвеска обеспечивает, помимо комфорта, и значительный дорожный просвет



На левой рукоятке выделяется внушительных размеров рычаг стояночного тормоза, работать им действительно быстро и удобно



Одни из самых «злых» серийных шин Maxxis Bighorn дополнены легкосплавными дисками



Спереди – двухрычажная подвеска и ШРУСы, такую конструкцию имеют большинство полноприводных ATV

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модель	AX430LX	AX250
Модельный год	2008	2007
Сухая масса, кг	93	99
Длина x ширина x высота, мм	2160x1200x1180	2290x1154x1242
База, мм	1294	1300
Сухая масса, кг	320	280
Высота по седлу, мм	820	820
Дорожный просвет, мм	340	170
Объем бензобака, л	14,3	14,3
Грузоподъемность переднего багажника, кг	20	–
Грузоподъемность заднего багажника, кг	60	–
Масса буксируемого прицепа, кг	600	–

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	1-цилиндровый, 4-тактный	
ГРМ	ОНС/2	
Рабочий объем, см ³	403,1	251
Система питания	карбюратор	
Система охлаждения	жидкостная	
Диам. цилиндра x ход поршня, мм	86x69,4	71x63,3
Степень сжатия	9,2	10,5
Макс. мощность, л.с. при об/мин	33,5/6500	19/6500
Крутящий момент, Нм при об/мин	25,5/4000	н.д.

ТРАНСМИССИЯ

Тип	автоматическая (вариатор)	
Возможность торможения двигателем	есть	нет
Состав	L, H, N, R	F, N, R
Главная передача	карданная	цепная
Привод	2x4/4x4, подключаемый 2x4	

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	пространственная, стальная	
Передняя вилка	2-рычажная	
Задняя подвеска	независимая, маятниковая	
Передние тормоза	2 диска у ступиц	
Задние тормоза	1 диск в трансмиссии	1 диск на оси
Передние шины	25x8-12	23x7-10
Задние шины	25x10-12	22x11-10



GAMAX AX250

Приборная панель – без цифровых хай-теков, однако необходимую информацию по 9 параметрам отображает

Задняя маятниковая подвеска с неразрезной осью проста, в её конструкции выделяется только тросовый привод ручника



В положениях рычага селектора «не заблудишься»: F – для езды вперед, R – для заднего хода



Дотянуться до замка зажигания, расположенного на правом крыле, непросто

1/3
(верт)
(72 x 270 mm)



GAMAX AX250

- + Малый вес, легкость управления, наличие полного комплекта дорожной светотехники
- Отсутствие багажников, неудобное расположение замка зажигания

моз, он позволяет применить диск меньшего диаметра и спрятать его в более защищенном месте. Комплектация включает армированные тормозные шланги; при их большой длине – решение вполне оправданное.

Задняя подвеска AX250 – с неразрезной осью, это классика простых мотовездеходов. Такая конструкция проще, надежнее и долговечнее, правда, у машины – не такой большой клиренс, как с независимой подвеской.

Ценность «430-го» «гамакса» еще в том, что он может вполне официально взять на борт пассажира, хотя этот квадрант не такой большой, как другие двухместные модели. Отмечу также мощные галогенные лампы фар, штатную защиту деталей переднего привода, фаркоп, за который можно тянуть прицеп весом до 600 кг, ну и, конечно, электрическую лебедку. Ее, кстати, испытали, когда засадили квадрант, пытаясь задним ходом въехать на песчаный подъем. У агрегата достаточно длинный трос (15 м), который направляют 4 ролика ограничителей намотки, механизма самоукладки нет. Заявленное тяговое усилие – 750 кг, этого достаточно «чтобы тащить из любого болота...». Однако любителям больших круглых цифр будет приятно узнать,

что для этого аппарата доступна лебедка и на 1500 кг.

После выезда на песчаные просторы перед фортом хотел, отключив «передок», продемонстрировать эффектный управляемый занос (как говорят стрит-рейсеры «дрифт»). Вывесился в поворот, дал полный газ и... ничего не произошло. Аппарат вяло вписался в поворот, не продемонстрировав всей «дури» 400-кубового мотора. И точно, по законам Европы мощность ограничена 15 кВт (20,4 л. с.) – такова плата за дорожный сертификат. Реальную же отдачу под три десятка «лошадей» можно получить, если снять ограничитель – дроссельную шайбу на выпуске (и как тут не падать мощности, если поток выхлопных газов, протекая по трубе диаметром 32 мм, упирается в 12-миллиметровое отверстие!). После удаления «вредителя» квадрант будто подменили. Проведенные замеры скорости показали достойный результат: на шоссе – 90 км/ч!

Поразил и удивительно большой угол поворота руля, что, в сочетании с небольшой базой, придает машине исключительную маневренность. Остается загадкой, как ШРУСы не выворачиваются наизнанку. А

«водные процедуры» подтвердили, что с защитой от брызг все в порядке. Но выявились – нет, не косяки – скорее, нюансы, к которым придется привыкать. Казалось бы, на машине с вариатором невозможно заглохнуть. Оказалось, очень даже возможно, если при маневрировании вперед-назад при переводе рычага селектора забыть нажать на тормоз. Но это вроде бы не страшно – нажимаем кнопку электростартера и... И ничего не происходит – срабатывает еще одна блокировка – на включенную передачу. А выключить ее подчас непросто – например, если квадрант стоит на уклоне, и усилие по цепочке от колес до мотора не дает шестерням коробки реверса выйти из зацепления. Приходилось раскачивать квадрант и, уловив момент, буквально выдирали передачу. Думаю, владельцы не пожалеют, если отключат обе блокировки – для этого достаточно просто сдернуть разъемы с соответствующих датчиков.

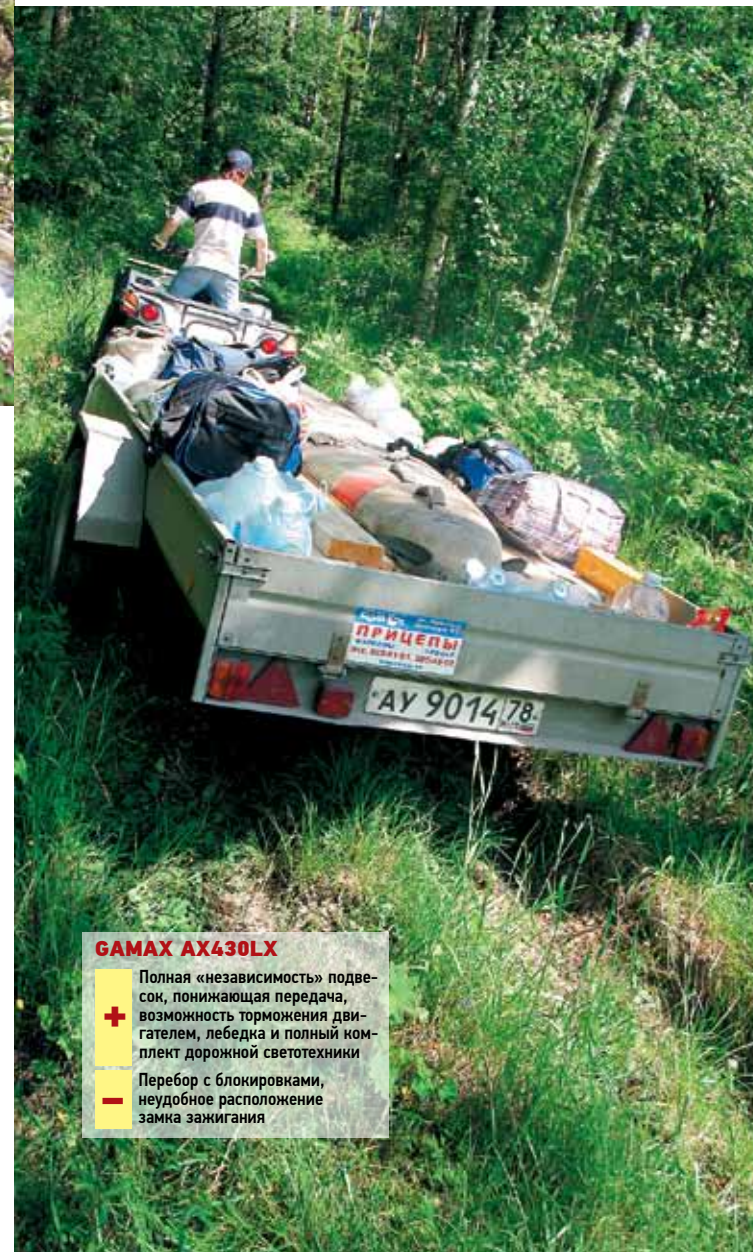
Завершил тест, когда почувствовал, что форты не подарят новых ощущений. А если честно – устал сам, это ведь не по асфальту накручивать километры. А квадрантах – хоть бы что, даже электровентиляторы ни разу не включались.

P.S. Пока материал готовился в номер, я успел еще раз пообщаться с «гамаксом», на этот раз более продолжительно. «С-Мото» организовал пробег на Gamax AX430LX по западу Карелии: пять тысяч километров за пять дней. Во-первых, квадрант совершенно адекватно вел себя на дорогах общего пользования, а его световых приборов хватало на все случаи жизни. Причем по трясушей щебенке (которой на маршруте оказалось с избытком) на мотовездеходе ехать оказалось гораздо комфортнее, нежели в сопровождавшем автомобиле. А во-вторых (и это самое главное), удалось дополнить условия кронштадтского теста грязью, даже грязью – постоянным спутником поездок по нашей средней полосе. Так вот, в грязи аппарат тоже не сплывал, пригодились и «передок», и «понижайка». Но всплыли и некоторые минусы, самый главный из которых – отсутствие блокировки дифференциала переднего моста и то, что на приборке не отображается включение именно пониженной передачи, а выделяется символ F, то есть «Вперед» – дескать, к черту подробности.

Поездили с прицепом и вдвоем на одной машине – вскрылась потребность в спинке для пассажира. Удалось определить и расход А-92: на ровной дороге он составил ровно 10 л «на сотню», а вот на крутом бездорожье вырос до 15-18 литров. И объем бака (14,3 л) для дальних вояжей кажется маловат. ■

Технику для теста предоставила компания «С-Мото» (С.-Петербург).

1/2
(верт)
(103 x 270 mm)



GAMAX AX430LX

- + Полная «независимость» подвесок, понижающая передача, возможность торможения двигателем, лебедка и полный комплект дорожной светотехники
- Перебор с блокировками, неудобное расположение замка зажигания