

СЕЛЬСКИЙ СТАРОСТА



Парад «Атаманов»



Ручку на себя: иду на взлет

БЕЗ ПОДВЕСКИ, НО С БОЛЬШИМИ КОЛЕСАМИ, БЕЗ КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ, НО С АВТОМАТИЧЕСКИМ СЦЕПЛЕНИЕМ, НЕ СЛИШКОМ МОЩНЫЙ, ЗАТО СТОЯЩИЙ ДЕШЕВЛЕ ИНОГО ИМПОРТНОГО ВЕЛИКАНА – ЭТОТ ЛЕГКО ПРЕВРАЩАЕМЫЙ В ТРАЙК МОТОЦИКЛ ТОГО И ГЛЯДИ СТАНЕТ ВОЖАКОМ СЕЛЬСКОЙ МОТОТУСОВКИ.

ТЕКСТ И ФОТО: АНДРЕЙ ФАРОБИН

Модель ST6 отличается от только что представленной наличием задней подвески. Спереди ее нет ни у одного «Атамана». Помимо пружин и амортизаторов сзади у ST6 мы найдем иное сиденье – длинное. Но суть – трансмиссия – та же, что у предшественника (Light). Ею же оснастили и следующую по нарастающей модель – ST9. У «девятки» уже более мощный мотор – 9 л. с. Ему нужно усиленное питание, поэтому объем бензобака увеличен с 3,5 до 5 литров.

«По нарастающей чего?» – спросит читатель. Цены. За вариант Light просят всего 50 тыс. рублей. Хорошие велосипеды стоят дороже. За ST6 придется вы-

ложить на 6000 рублей больше, а за ST9 – добавить еще 11 000 рублей к первоначальной цене. Заметно подрастает ценник у модели MAX, где установлен чуть более мощный, но менее объемный двигатель, работающий в паре с вариатором. «MAXсимальная» комплектация подразумевает даже такую опцию, как обогреваемые рукоятки руля, – из-за широких шин «Атаман» реально использовать и зимой, что, например, оценят любители подледного лова. Усложненный (по сравнению с предыдущими вариантами) силовой агрегат и приятные мелочи повышают цену мотоцикла до 85 000 рублей.

Я что-то увлекся ценами – обычно эту тему (возможно, ошибочно) оставляю на финал. Но в данном случае бюджетность техники – едва ли не главная ее черта. У нас много чего интересного продают, но далеко не всем это по карману. А вот «Атаманы» охотно покупают сельские жители: относительно скромная финансовая обеспеченность этой категории населения и его потребность в недорогом транспорте, обходящемся без нормальных дорог, – два эти фактора и обуславливают спрос.

Хочется особо отметить, что «Атаман» – редкий в наше время пример производства по-настоящему отечественной продукции. Это не «китай» с нашей наклейкой – мотоциклы разработаны и изготавливаются в Санкт-Петербурге. Двигатели, колеса и что-то по мелочам, конечно, покупают, и нетрудно догадаться, где именно, но все остальное делают сами. В родном отечестве эту машину придумали и, что немаловажно и нетипично для нынешних времен, довели дело до серийного производства.

САДЯСЬ В ЛУЖУ

Колеса «Атамана», как я уже отметил, вызывают понятную зависть: на них никакая грязь, видимо, не страшна. Попробуем?



Подвеска – не главное, главное – шины

Впервые эти чудо-мотоциклы попались мне минувшей весной на охотничье-рыболовной выставке в Москве. Были они и среди мототехники, представленной на недавнем «Дне Квадроциклиста» (репортаж с мероприятия можно прочитать в этом номере). Повсюду «Атаманы» питерской компании «Лебедев гараж» вызвали живой интерес у посетителей.

СВОЙ, РОДНОЙ, НЕДОРОГОЙ

Здесь нет полного привода, как у двухколесного проходимца Rokop, в который мы, можно сказать, влюбились, что заметно хотя бы по частоте появления материалов об «американце» в нашем журнале. Но есть широченные колеса – главный козырь, позволяющий сразу причислить мотоцикл к племени внедорожников. Надстройка же, все что крепится на раме, да и сама рама, возможны различные.

Самый простой «Атаман» с приставкой Light вовсе не имеет подвески. Жестко? Я бы не сказал – мягкие шины отлично амортизируют наезд на неровности. Мотор – от силовой техники, мощностью 6,5 л. с. Нет ни коробки передач, ни вариатора – только автоматическое сцепление. Эластичность двигателя такова, что мотоцикл при прибавлении оборотов коленчатого вала как трогается с места, так и движется на различных скоростях вплоть до максимальной, находящейся в районе 50 км/ч. О нюансах этого движения поговорим чуть позже.



Посадка мне показалась высокой



Думаю, при должном навыке можно штурмовать бездорожье и посерьезнее



Мотоциклы оснащаются моторами от силовой техники



На «трайке» не упадешь - можно газовать



Мотоцикл легко превратить в трицикл

МОТОЦИКЛ - АТАМАН

ДВИГАТЕЛЬ

Тип 1-цилиндровый, четырехтактный, возд. охл.
Рабочий объем, см³ 200/270/150
Макс. мощность, л. с. 6,5/9,0/9,5

ТРАНСМИССИЯ

Тип привода задний, цепь
КПП автоматич. сцепление/вариатор

ПОДВЕСКА

Передняя/задняя отсутствует/отсутствует или пружинная

ТОРМОЗА

Передние/задние отсутствуют/дисковые

ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Максимальная скорость, км/ч 50/70(MAX)

ГЕОМЕТРИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Длина, ширина, высота, мм 1700/1000 (по рулю)/1050
Дорожный просвет, мм 300

ПРОЧЕЕ

Снаряженная масса, кг 60(Light)/70(ST6)/80(ST9)/85(MAX)
Размер шин 22x11,00-8
Топливный бак, л 3,5/5,0

Низкорослому человеку машинка вряд ли понравится: посадка высокая и разлапистая, особенно у моделей с длинным сиденьем. Двигатель запускается при помощи электростартера, но аккумулятор не слишком мощный, надежная его зарядка происходит лишь при высоких оборотах генератора, – в общем, большой плюс, что есть пусковой шнур. Благодаря низкому центру тяжести и широким колесам мотоцикл фантастически устойчив, с управлением справится любой, кто имеет минимальное представление о езде на двухколесной технике. Модели с подвеской сзади, конечно, приятнее на ухабах, но и те, что без нее, особого дискомфорта не доставляют. Приемистость представляется адекватной для данных мощностей и кубатур моторов. Дисковый тормоз с гидрприводом на заднем колесе обеспечивает отличное замедление, отсутствие тормоза переднего совершенно не напрягает. В грязи или на песке вообще сильно тормозит ни к чему – напротив, надо газовать, где в меру, где по полной...

И тут «Атаман» меня неприятно удивил. Беда в том, что в ответственный момент тяги мотора не хватает. При большом сопротивлении движению тронуться с места проблематично: намеренно заехав в топкую лужу, даю полный газ, а ведущее колесо даже не проворачивается. Это, конечно, никуда не годится! При

наличии коробки передач такое вряд ли возможно, в случае с автоматическим сцеплением данного типа – пожалуйста. Надо облегчить машину, привстать, подтолкнуть – тогда поедешь дальше. Справедливости ради замечу, что MAX с вариатором в грязи проверить не успел. Меня больше интересовали модели попроще, как самые доступные. Видимо, преодолевать засады следует исключительно на оборотах, на скорости, но это требует определенного навыка и, главное, далеко не всегда возможно.

ПОХОЖИЙ НА КВАДРИК

«Атаман» (с вариатором) привлекателен тем, что его можно легко переоборудовать в трицикл: вся необходимая оснастка производится. Такой вариант покупают довольно активно, что мне удивительно, поскольку, на мой взгляд, теряется все преимущество мотоцикла: малый вес, компактность, одна колея. Видимо, на самый дешевый квадрик средств все-таки нет, а тут – что-то отдаленно похожее.

Возможно, я подошел к этим мотоциклам со слишком высокими требованиями в плане проходимости. Несмотря на некоторое разочарование, считаю, что для деревни «Атаман» стоимостью 50–60 тыс. рублей совсем неплохой вариант. Приноровившись, думаю, на нем можно творить чудеса, ведь и на «Минсках» да «Восходах» у нас ездили и, наверное, где-то еще ездят так, что диву даешься. Этим отжившим и доживающим свой век сельским труженикам «Атаман» станет достойной заменой. 4x4



Увы, в грязи сцепление-автомат порой буксует