

На Балтике разводят «собак»

Андрей Фаробин ▶ Калининградская компания Baltmotors давно известна любителям как двухколесной, так и четырехколесной мототехники – на ее небольшом производстве собирают и мотоциклы, и квадроциклы из тайваньских комплектующих.

С недавних пор тут решили попробовать себя на ниве снегоходной техники, и в качестве таковой продукции выбрали транспорт, наверное, наиболее популярный у людей, равнодушных к зимней рыбалке.

Представляем вниманию читателей мотобуксировщика, они же «мотособаки», выпускаемые под маркой Baltmotors.



Зачем вообще нужны эти неказистые, на первый взгляд, странные машинки? Есть же куда более резвый снегоход! Да, есть, но наряду с преимуществами он несет в себе и массу недостатков. Например, по закону для езды на снегоходе нужны соответствующие права, а саму технику требуется регистрировать в отделении Гостехнадзора. Но это еще полбеды: в межсезонье снегоход превращается в мертвый кусок железа, который надо где-то хранить. Желательно – под крышей. В сезон житель села, безусловно, может держать машину у дома: вышел и поехал. Но горожанин вынужден сначала тащить снегоход на прицепе – который надо по меньшей мере иметь. Как видим, определенные неудобства, действительно, имеют место. Но их напрочь лишен «механический пес»! Судите сами: права и регистрация не

нужны, хранить буксировщик можно хоть на балконе, для его перевозки достаточно багажника легкового автомобиля. И главное, с чего, наверное, стоило начать: цена такого помощника в зимней рыбалке в разы меньше той, что просят даже за самый дешевый снегоход. Народ у нас в массе своей не особо богат, поэтому выбирает то, что подешевле. Да и не нужен мощный и дорогой снегоход для того, чтобы выбираться на лед, потакая неудержимой страсти посверлить его буром, сесть с мормышкой у лунки, достать припасенную заранее бутылочку – словом, прекрасно провести денек на свежем воздухе.

Разновидностей «мотособак» существует довольно много. Те, что придуманы Baltmotors, отличает простота. Рама, сваренная из стальной трубы, несет на себе четырехтактный одноци-

**Технические характеристики
Barboss 380 Mini / 500 Compact**

| Двигатель | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Тип | 1-цил., 4-такт., бензин. |
| Рабочий объем, см ³ | 196 |
| Макс. мощность, л.с. | 6.5 |
| Трансмиссия | |
| Тип привода | центробеж. сцепление |
| КПП | отсутствует |
| Масса | |
| Масса снаряженная, кг | 82 / 95 |
| Масса груза на багажнике (на санях) | 38 (150) |
| Геометрические параметры | |
| Длина × ширина × высота, мм | 1250 × 600 × 650 / 1250 × 600 × 720 |
| Гусеница, мм | 2420 × 380 / 2828 × 500 |
| Динамические характеристики | |
| Макс. скорость, км/ч | 20 / 25 |
| Макс. расход топлива, л/ч | не более 3 |

линдровый двигатель Rato или Honda, мощностью 6.5 л.с. – из разряда тех, что применяются на различной силовой технике (мотокультиваторы, бензогенераторы и т.д.). Открытая цепь приводит во вращение резинокордовую гусеницу снегоходного типа, опирающуюся на подпружиненные ролики. Курское предприятие «Композит», кажется, обеспечивает своими



гусеницами всех желающих. Бюджетная версия буксировщика имеет трак шириной 380 мм, а та, что подороже – 500 мм. В трансмиссии – автоматическое сцепление и редуктор: при добавлении оборотов двигателя сцепление «схватывает» – гусеница начинает вращаться. Такова анатомия подавляющего большинства «мотособак», но здесь все действительно очень просто – нет ни одной лишней детали, например, каких-либо кожухов, светотехники и проч. В Baltmotors рассудили, что нужно предложить потребителю максимально дешевый, но при этом качественный продукт, который при желании клиент сам сможет модернизировать. Например, одна из представленных «собак» имела раму, сваренную не из круглой трубы, а из квадратного профиля – ее, мол, легче обшивать фанерными или металличе-

скими панелями. Однако в серию все же пошли изделия с рамами из трубы, как более эстетично смотрящиеся.

Но есть у компании и по-настоящему эксклюзивный аппарат, находящийся в настоящее время на этапе опытной разработки. Таких крупных «собак» до этого мне видеть не доводилось. Мотор здесь уже в два раза мощнее – 13 л.с., гусеница заметно длиннее, грузовая платформа больше. Для привода двигателя использован вариатор с резиноканевым ремнем.

Разобравшись в конструкции машин, надо бы на них прокатиться. Но снега на берегу Балтики во время моего визита не было вообще. Кстати, зимой заливы вблизи Калининграда замерзают, поэтому «мотособаки» востребованы и тут, в относительно теплом регионе России. Оказалось, что снег... вовсе не нужен для того,

чтобы попробовать себя в роли кюра механической собачьей упряжки. Пластмассовые сани-корыта отлично летели по песку, траве, листьям, хвое! Представляю, насколько выше будет скорость на укатанном снегу или льду, но и на голой земле она вполне достаточна. Давать полный газ даже ни к чему. Паспортная скорость составляет 20–25 км/ч, но на деле она выше. Конечно, все зависит от загрузки. В санях можно увезти до 150 кг, плюс еще полцентнера взвалить на спину «собаке», на площадку за мотором, ограниченную высокими боковинами рамы.

Вариант с 13-сильным двигателем – это просто какой-то бешеный мастиф! Скачет по кочкам, корням, рвет с места – только держись! Я занял в санях стойку и сразу понял, что что-то она мне напоминает. Ну, конечно, точно так же катаются на гидроцикле-«стоячке»! Только на сей раз вокруг поросший бурьяном луг, а не вода, поэтому падать за борт совсем не хочется. Но сани все же увереннее стоят на земле, чем гидроцикл на воде.

Тяговитость балтийских «мотособак» меня, признаться, изумила. Зимой езда на них будет особенно приятной, но, как оказалось, и без снега кататься можно. В общем, первый блин – до этого Baltmotors к технике для зимы не обращался – вопреки распространенной поговорке, не вышел комом.