

# Дешево хорошо бывает

**Андрей Фаробин** ▶ Давно прошло то время, когда компания «Русская механика», понимая, что в период бурного развития техники для активного отдыха, переживаемый нашей страной, мало производить только снегоходы, включила в свою производственную программу квадроциклы, позволяющие, в том числе, и более равномерно загрузить производство, ведь летом выпускать снегоходы нецелесообразно. Начали, как водится, с отверточной сборки китайских образцов ATV. Но уже в 2011 году мы катались по Казахстану на прототипе русского квадрика, и он сразил всех не столько своими ходовыми качествами, сколько небывалым комфортом.



**П**редставьте себе, что почти столь же мягкое, широкое, профилированное сиденье, что ставят на снегоходы, появилось и на квадрике. А еще чрезвычайно развитой оказалась капотировка машины пластиковыми панелями. Однако у многих тогда мелькала мысль, что далее опытного образца, как это, увы, в нашем отечестве часто случается, дело не сдвинется. Приятно было ошибиться! Квадроцикл под названием «PM 500» запущен в серийное производство, и наверняка уже снискал своих почитателей. А еще на осенней выставке «Охота и рыболовство на Руси» 2012 года был показан образец с пристыкованной третьей осью – эдакий грузопассажирский вариант. Что-то похожее есть в производственной линейке компании Polaris, правда, в данном случае колесная формула машины осталась 6×4 – третья ось лишена привода. Ощупывая сей концепт на выставке, автор был почти уверен, что это не более чем демонстрация работы конструкторского отдела завода в Рыбинске, что тоже неплохо. Однако произошло чудо – эта своеобразная техника дошла до конвейера! В ходе тест-драйва, организованного «Русской механикой» под Москвой в конце осени прошлого года, удалось на этом гибриде поехать. Но сначала представим более традиционных игроков. Во-первых, это уже упомянутый «PM 500» в традиционном облике: с колесной формулой 4×4. Впрочем, как раз облик-то и изменился по сравнению с тем, что

Фото Алексея Ленёва  
и Алексея Фокина



мы видели пару лет назад – как говорят автомобилисты, техника претерпела рестайлинг. Мягчайшее сиденье, на котором так комфортно ехать и водителю, и пассажиру, сохранено. Пластиковая облицовка, прекрасно защищающая обоих ездоков от грязи, летящей из-под колес, – тоже. Но есть и нововведения. Спереди и сзади, под багажными площадками, появились бардачки для мелких вещей – с этим у квадриков всегда проблемы. Правда, у нас, как водится, «хотели как лучше, а получилось как всегда»: ящички, столь удачно встроенные, оказались на поверку негерметичными. Вроде, резиновый уплотнитель под крышкой имеется, но прилегает последняя неважно. От грязи и брызг такой бардачок свое содержимое уберезет, но если использовать квадрик как маломерное судно – не удивляйтесь, в этой иронии есть большая доля правды, ибо на квадриках форсируют такие водные преграды, что мало не покажется – то вода в боксы неминуемо попадет.

Но стоит ли вообще на таком «туристическом круизере» отправляться в серьезный «заплыв», например, по болоту? Первое впечатление, которое производит «PM 500», – этот квадроцикл из-за своих внушительных размеров



и веса не слишком подходит для штурма серьезного бездорожья, он для путешествий по более-менее проходным дорогам и местности. Но поездка в окрестностях подмосковной Яхромы наглядно продемонстрировала – в плане проходимости это машина не промах! Не слишком мощный 500-кубовый двигатель (38 л.с.) отлично тянет на низких оборотах, поэтому «PM 500» здорово ползет внатяг по податливой почве, не срывая своими колесами DURO Power Grip диаметром 26 дюймов ее верхний слой. Поднятые вверх воздухозаборники двигателя и вариатора позволяют не особо бояться воды. Клиренс в 290 мм тоже вселяет уверенность. Правда, если ехать неаккуратно, без головы, постоянно принимать на себя водопады болотной жижи, то в коробке воздушного фильтра, хотя она и упрятана под сиденьем, все же скапливается вода, и двигатель время от времени начинает чихать и глохнуть. На хорошей дороге 38 «лошадак» может показаться мало, особенно при езде вдвоем: при прибавлении газа изменяется звук работы мотора, но ожидаемого ускорения не происходит.

«PM 500» с индексом «2», т.е. модернизированный, обещают запустить в серию в феврале 2014 года. Как ни удивительно, его отпускная цена даже чуть ниже, чем у предыдущей модели. До 2015 года обе модификации будут стоять на конвейере, но потом в производственной программе останется только «PM 500-2».

Второй новинкой, привезенной из Рыбинска, стал квадроцикл «Рысь 500». Согласно позиционированию маркетологов «Русской механики» он считается бюджетным. Разница в цене по сравнению с «PM 500-2» составляет 30 000 рублей, естественно, в меньшую сторону. Что же мы имеем за 195 000 целковых? Квадрик, исполненный в классических традициях: независимая подвеска на поперечных рычагах спереди и сзади, вариаторная трансмиссия, подключаемый режим

Реклама



## Алюминиевые лодки из Швеции



### Приглашаем дилеров к сотрудничеству в России

#### Места продаж:

Россия: ООО «Мото-Маркет»  
тел: +7 495 988-74-82  
[www.moto-market.ru](http://www.moto-market.ru)

Беларусь: ООО «Априла»  
официальный дистрибьютор в России и Беларуси  
тел: +375 17 266-29-98/97  
[www.aprila.by](http://www.aprila.by)



4x4 с возможностью блокировки переднего дифференциала, колеса диаметром 25 дюймов на штампованных дисках. Модель позиционируется как двухместная, колесная база здесь та же, что и у «PM 500» – 1490 мм, есть съемная спинка для пассажира, отформованные ступеньки на подножках и удобные ручки, закрепляемые на задней багажной решетке. Спинку и ручки можно снять, освободив тем самым на багажнике место под груз. Однако фотограф, чьи фото вы видите в этой статье, не зря все время норовил ехать «вторым номером» именно на «PM 500», а не на «Рыси» – там это намного комфортнее! Да, комфорт здесь не тот, но едет квадрик везде, в чем нет ничего удивительного, поскольку весь арсенал для борьбы с бездорожьем тут налицо. Клиренс в 235 мм и 25-дюймовые колеса смущают – маловато? В штатное оснащение входит лебедка, и в болоте мы ее размотали. Но в целом проходимость у машины достойная. Серьезное нарекание только к одному – курку акселератора. Он под столь неудобным углом установлен относительно рукоятки руля, что через четверть часа езды затекает и начинает болеть большой палец руки. Надеюсь, на заводе прислушаются к этому замечанию. Ну, а что же грузопассажирский вариант «PM 500»? Секция, состоящая из двух колес на независимой подвеске, по конструкции идентичной той, что применяется на тягаче (квадрике), и кузова самосвального типа с откидывающимися на три стороны бортами, пристыковывается к раме квадроцикла сзади. Утверждают, что эта операция занимает не более 10 минут. В итоге мы получаем мини-грузовичок грузоподъемностью 400 кг. Вся соль в том, что обладатель

такого варианта имеет и обычный квадрик, пригодный для покатушек, езды по делам, и технику для перевозки значительных грузов.

Это уникальное предложение на рынке, и приятно, что поступило оно не от заморского производителя, но от нашего. Правда, не стоит обольщаться: проходимость шестиколесной версии не идет ни в какое сравнение с четырехколесной. Прицепная ось сильно разгружает средние колеса, в результате чего они легко срываются в пробуксовку. В заднеприводном режиме достаточно небольшого препятствия, чтобы машина встала. Лучше взять за правило: при езде на грузовой версии стоит постоянно (исключая разве совсем твердые укатанные дороги) держать включенным режим 4x4. В этом случае проходимость, конечно, все равно не сравнится с той, что имеют привычные нам квадрики, но нельзя говорить и об ее отсутствии.

Все перечисленные типы квадриков во время нашего пробега шли колонной, по дорогам, весьма далеким от идеала, лишь на подготовленном внедорожнике можно было бы по ним пробраться, и машины 6x4 не особенно отставали. Но в болото мы на них даже не стали соваться.

Как видим, «Русская механика» серьезно взялась за сегмент колесных ATV. Помимо только что приведенных явных свидетельств этому, есть и другие. На лето этого года намечен запуск в производство моделей с 700-кубовыми двигателями. Целых двух: одна ориентирована преимущественно на спортивное использование, вторая – аналог «PM 500», но с более мощным мотором. Тот квадрик, что для спорта, имеет укороченную колесную базу, рассчитан только на одного ездока. Ход правильный, ведь почти у всех мировых производителей квадриков, представленных в нашей стране, есть модели с 700–800-кубовыми, а то и литровыми моторами. Значит, надо предложить потенциальным клиентам что-то похожее, но существенно дешевле.

Дешево хорошо не бывает? Это верно, и, не станем скрывать истину, «Русской механике» надо трудиться не покладая рук, чтобы хотя бы приблизить качество своей продукции к тому, что мы встречаем у мировых аналогов. Но ведь трудится компания, и результаты есть! Пусть оценку «отлично» ставить рановато, но твердую «четверку» – можно смело. У рыбинцев есть главное – стремление развивать собственное производство, расширять модельный ряд техники. А качество ее, надеемся, будет становиться все лучше и лучше.





Единый номер: **8 800 555 85 81** (бесплатный звонок из любого региона России)

Санкт-Петербург: **+7 (812) 949 89 89 / +7 (921) 949 89 89**

Станция сервисного обслуживания: **+7 (812) 994 29 32**

197110, Санкт-Петербург, Набережная Мартьянова, д. 92.

e-mail: [nwmotors@gmail.com](mailto:nwmotors@gmail.com) / [www.nwmotors.ru](http://www.nwmotors.ru)



**Бесплатная доставка в любой регион РФ\***

Стационарные двигатели MerCruiser и все необходимые запчасти для ремонта и обслуживания

## БЕНЗИНОВЫЕ ДВИГАТЕЛИ MerCruiser

Новый морской двигатель GM 5.0 л V-8 (305 cid) стандартного вращения без навесного оборудования для замены MerCruiser 5.0L с 1996 - 2013гг., OMC, Volvo Penta. Для замены на карбюраторных и инжекторных (MPI) модификациях.



164.900 руб.

Новый морской двигатель GM 5.7 л V-8 (350 cid) стандартного вращения без навесного оборудования для замены MerCruiser 5.7L 1996-2013гг., OMC, Volvo Penta. Для замены на карбюраторных и инжекторных (MPI) модификациях.



164.900 руб.

Новый морской двигатель GM 4.3 л V-6 (262 cid) стандартного вращения без навесного оборудования для замены MerCruiser 4.3L 1996 - 2013гг., OMC, Volvo Penta. Для замены на карбюраторных и инжекторных (MPI) модификациях.



154.900 руб.

Новый морской двигатель GM 3.0 л (181 cid) стандартного вращения, без навесного оборудования, для замены MerCruiser MCM 3.0 LK 1990-1997гг. и MerCruiser MCM 3.0 L 1998-2013гг., Volvo Penta 3.0L. Для замены на карбюраторных и инжекторных (MPI) модификациях.



149.900 руб.

Новый морской двигатель GM 6.2 л V-8 (377 cid) стандартного вращения без навесного оборудования для замены MerCruiser 6.2L 1996 - 2013гг., OMC, Volvo Penta. Подходит для карбюраторных и инжекторных (MPI) модификаций.



214.900 руб.

Новый морской двигатель GM 7.4 л V-8 (454 cid) стандартного вращения без навесного оборудования для замены MerCruiser 7.4L 1996 - 2013гг., OMC, Volvo Penta. Подходит для карбюраторных и инжекторных (MPI) двигателей.



249.000 руб.

Бензиновый карбюраторный двигатель MerCruiser 3.0 TK5 L-4 135 л.с.



215.950 руб.

Бензиновый карбюраторный двигатель MerCruiser 4.3 TK5 V-6 190 л.с.



279.900 руб.

Бензиновый инжекторный двигатель MerCruiser 5.0 MPI V-8 260 л.с.



399.950 руб.

Бензиновый инжекторный двигатель MerCruiser 350 MAG 5.7 V-8 300 л.с.



479.000 руб.

Бензиновый инжекторный двигатель MerCruiser 377 MAG 6.2 V-8 325 л.с.



549.900 руб.

## ДИЗЕЛЬНЫЕ ДВИГАТЕЛИ MerCruiser

Дизельный двигатель MerCruiser QSD 2.0 л. 130 л.с.



599.000 руб.

Дизельный двигатель MerCruiser QSD 2.0 л. 150 л.с.



619.000 руб.

Дизельный двигатель MerCruiser QSD 2.0 л. 170 л.с.



679.000 руб.

Дизельный двигатель MerCruiser QSD 2.8 л. 220 л.с.



889.000 руб.

Дизельный двигатель MerCruiser QSD 4.3 л. 270 л.с.



1.169.000 руб.

Дизельный двигатель MerCruiser QSD 4.2 л. 320 л.с.



1.259.500 руб.

Дизельный двигатель MerCruiser TDI 3.0, 260 л.с.



1.099.000 руб.

## ПОВОРОТНО ОТКИДНЫЕ КОЛОНКИ MerCruiser

Поворотнo-откидная MerCruiser Alpha 1 generation 2 Передаточное число: 1,47, 1,62, 1,81, 2,00 + установочный комплект.



117.950 руб.

Поворотнo-откидная колонка MerCruiser Bravo I One Передаточные числа: 1,36, 1,50, 1,65



249.000 руб.

Поворотнo-откидная колонка MerCruiser Bravo II Two Передаточные числа: 1,50, 1,65, 1,81, 2,00, 2,20



249.000 руб.

Поворотнo-откидная колонка MerCruiser Bravo III Three Передаточные числа: 1,36, 1,50, 1,65, 1,81, 2,00, 2,20



249.000 руб.

Поворотнo-откидная колонка Bravo III X для дизельных двигателей. Передаточные числа: 1,36, 1,50, 1,65, 1,81, 2,00, 2,20



299.000 руб.

Транцевое устройство MerCruiser Alpha



98.850 руб.

Транцевое устройство MerCruiser Bravo



107.900 руб.

## ЗАПЧАСТИ ДЛЯ РЕМОНТА И ОБСЛУЖИВАНИЯ

Новая головка блока цилиндров для морских двигателей MerCruiser 5.7L, Volvo Penta 5.7L в сборе с клапанами. Для замены на двигателях 1996-2013гг.



17.990 руб.

Выпускной коллектор двигателя MerCruiser 5.0 / 5.7 / 6.2L, для замены на двигателях 1983-2002г.г.



9.900 руб.

Впускной коллектор для двигателя MerCruiser 5.0L и 5.7L под двухкамерный карбюратор. Для замены на двигателях 1996-2013гг.



21.900 руб.

Стартер в сборе. Для замены на карбюраторных и впрысковых MPI двигателях MerCruiser 3.0 / 4.3 / 5.0 / 5.7 / 6.2 / 7.4 / 8.2L, Volvo Penta 3.0 / 4.3 / 5.0 / 5.7



6.900 руб.

Генератор GSA в сборе со шкивом 50 мм. Для замены на карбюраторных и впрысковых MPI двигателях MerCruiser 4.3 / 5.0 / 5.7 / 6.2 / 7.4L



8.490 руб.

Набор поршней (8 шт.) для замены на двигателях MerCruiser 5.7L 1996-2013гг., OMC, Volvo Penta.



12.900 руб.

Новая головка блока цилиндров для морских двигателей MerCruiser 3.0L, Volvo Penta 3.0L в сборе с клапанами. Для замены на двигателях 1996-2013гг.



24.990 руб.

Гребной винт Mercury Black Max шаг: 17, 19, 21, 23



6.900 руб.

Комплект гребных винтов Mercury Bravo III Three 4/3 лопасти, шаг: 19, 20, 21, 22, 5, 24, 26, 28, 30



44.900 руб.

Моторное масло Quicksilver 25W-40 для четырехтактных стационарных двигателей, 4 л



1450 руб.

Трансмиссионное масло Quicksilver High Performance Gear Lube, 1л.



550 руб.

Фильтр масляный Quicksilver для бензиновых двигателей MerCruiser 3.0 / 5.0 / 5.7 / 6.2 / 7.4



450 руб.

Ремонт любой сложности двигателей MerCruiser на нашей сервисной станции, консультация и запись по тел: **+7 (812) 994-29-32**

Полный каталог товаров на нашем сайте: [WWW.NWMOTORS.RU](http://WWW.NWMOTORS.RU)

\*Бесплатная доставка по РФ до склада транспортной компании "Деловые Линии" или "Желдорэкспедиция" в регионе проживания покупателя, при одновременной оплате свыше 15000 руб. Обращаем ваше внимание на то, что вся представленная информация, касающаяся комплектаций, технических характеристик, цветовых сочетаний не при каких условиях не является публичной офертой, определяемой положениями Статьи 437 (2) Гражданского кодекса Российской Федерации.