

# ГОНЦЫ ИЗ ЧЕРЕПОВЦА

ПУБЛИКУЯ В 2010 ГОДУ СТАТЬЮ О ГУСЕНИЧНЫХ МИНИ-ВЕЗДЕХОДАХ «ПЕЛЕЦ», МЫ И НЕ ПОДОЗРЕВАЛИ, ЧТО ЭТА НЕКАЗИСТАЯ НА ПЕРВЫЙ ВЗГЛЯД ТЕХНИКА ЗАИНТЕРЕСУЕТ НАШИХ СООТЕЧЕСТВЕННИКОВ НИЧУТЬ НЕ МЕНЬШЕ, ЧЕМ, НАПРИМЕР, ПОСЛЕДНИЕ НОВИНКИ ЖЕНЕВСКОГО АВТОСАЛОНА. ОЧЕРЕДНОЙ ТЕСТ-ДРАЙВ СНЕГОБОЛОТОХОДОВ ИЗ ЧЕРЕПОВЦА МЫ ПРОВЕЛИ, ЧТОБЫ УЗНАТЬ, КАК ОНИ ИДУТ ПО СНЕГУ И ЧТО ИЗМЕНИЛОСЬ В КОНСТРУКЦИИ МАШИН С МОМЕНТА ИХ ПОЯВЛЕНИЯ НА СВЕТ.



ТЕКСТ И ФОТО: **АНДРЕЙ ФАРОБИН**

**С**пособности задуманного Владимиром Пелецким (отсюда и название, которое, как кажется, удивляет ныне только совсем далеких от темы людей) вездехода на болоте меня в свое время впечатлили. Хотя этого стоило ожидать: именно для таких грунтов машина и создавалась. Но позиционируется она как всепогодная. Вот и проверим: снега на открытых местах столько, что, выпрыгнув из вездехода, тут же проваливаюсь по пояс. Не позавидуешь промысловику, у которого нет охотни-

чьих лыж! Правда, многие давно пересели на снегоходы. Но на нем... не поедешь летом!

К чему это я? Скоро узнаете: на сей счет мы располагаем любопытной информацией применительно к технике из Череповца. Но для начала оценим «Пельцов». Именно во множественном числе, поскольку с полным правом можно говорить о модельной линейке этой марки, и снега мы штурмовали сразу на трех видах вездеходов. Концептуально все они схожи, но по компоновке различаются.







Классический «Пелец» – машина двухместная



Пройти нельзя, но можно проехать!

### ДОРОЖЕ - ЗНАЧИТ ЛУЧШЕ

Спорное утверждение, но в данном случае справедливое. И вот тому доказательство.

Помнится, на заре производства снегоболотоходов «Пелец» все они были с задним расположением двигателя. Такой вездеход до сих пор в серии, и на него, по словам производителя, приходится до 70% спроса. Объясняется это, в первую очередь, тем, что эта модель – самая доступная по цене.

«Пелец 300» обзавелся заметно более мощным двигателем, чем был на первенце. Здесь мы найдем уже квадроциклетный мотор жидкостного охлаждения мощностью 20 л. с. с рабочим объемом 300 см<sup>3</sup> (когда-то было всего 12 л. с., 150 см<sup>3</sup> и принудительное воздушное охлаждение). Соответственно, заметно выросла тяга и немного увеличилась максимальная скорость.

Первые «Пельцы» изрядно досаждали полным отсутствием подвески. Понятно, что это плата за относительно низкую стоимость техники. Судите сами: плавающая гусеничная машина с закрытым обитаемым отсеком (не беда, что над головой и по бокам всего лишь мягкий тент) предлагается по цене отечественного снегохода. Но это мало греет, когда при движении по твердому и неровному покрытию всю душу вытрясает, и реально думаешь о том, как бы не откусить собственный язык. На болоте, где грунт помягче, этот недостаток конструкции ощущается не столь остро. Теперь опорные кат-



Наглядный пример того, что заднемоторная компоновка обеспечивает не оптимальную развесовку

ки траков установлены на балансирах, над которыми появились резиновые отбойники: плавность хода улучшилась.

Еще одно яркое воспоминание от мини-вездеходов связано с частым соскакиванием гусениц. Километрах на десяти лесной дороги, изобилующей жесткими высохшими колеями и кочками, мы были вынуждены несколько раз останавливаться и поправлять сползающую набок гусеницу. Думаю, в этот раз, в снегу по пояс, вернуть охромевшей на одну сторону машине подвижность было бы невозможно. Но

нам ничего подобного и не понадобилось ни разу! Резино-кордовые траки модернизировали, сильно увеличив высоту внутренних выступов, ограничивающих беговую дорожку опорных катков. К тому же сам трак стал жестче, поскольку его толщина выросла до 9 мм. Результат превосходный: никакого намека на сползание траков.

Как видим, положительные изменения в конструкции налицо. Не скрою: на недавней выставке «Вездеход» в столице «Пельцы» неприятно удивили меня своей увеличившейся ценой. Однако близкое знакомство с образцами 2013 года



Производство вездеходов идет в две смены



Сварку корпусов-лодок ведут на специальных стапелях



Распакован очередной двигатель





Управлять «мотоциклеткой» удобнее...



...чем обычным «Пельцом» с рычагами

выпуска показало, что положительных изменений в конструкции машин много, поэтому некоторое удорожание техники считаю оправданным. Впрочем, стоимость следующих за самой популярной комплектацией моделей мне представляется все же завышенной.

### А В МОРЕ МОЖНО?

«Пелец Круизер» очень похож на «трехсотку», но имеет среднеторную компоновку. Это лучше для распределения веса экипажа по длине траков, позволяет уменьшить длину при-

водных цепей ведущих звездочек, но обитаемость кузова-лодки при этом страдает. Изначально охотник Пелецкий задумывал вездеход не только как транспорт для перемещения по болоту, но и как домик, готовый на целую ночь приютить любителя гусиной охоты. Так вот при заднем расположении силового агрегата сплать в «Пельце» удобнее.

А еще на этой машине можно плавать: перед нами самая настоящая амфибия. Кузов-лодка сваривается из стальных листов, герметичность швов проверяется при помощи ультра-

тразвукового сканирования. В этот раз мы плавали только по снегам, что не опасно, а вот наши прежние заплывы по реке грозили нам купанием и утоплением мини-вездехода. При двух людях на борту вода подступала к заднему верхнему срезу кузова, и малейшая волна или раскачивание лодки запросто могли привести к ее захлестыванию со всеми вытекающими из этого неприятными последствиями. У «Круизера», как и у следующей за ним модели, о которой рассказ впереди, высота бортов увеличена на 20 см, поэтому мореходность амфибии повышена существенно. За счет вращения гусениц скорость на воде составляет около 2 км/ч, и для преодоления значительных водных преград разумно использовать небольшой подвесной лодочный мотор, для чего можно заказать транец на борту. Кстати, однажды к производителям «Пельцов» обратились с вопросом: «А на вашей технике в море можно выходить?» Что тут можно ответить?!

### «ПЕЛЕЦ» ДЛЯ БОЛЬШОЙ КОМПАНИИ

Другим понадобилась большая вместительность и грузоподъемность вездеходов. Хочется поехать на охоту внушительной компанией, но не покупать же всем по «Пельцу»! Так появился «Пелец Транспортер», способный увезти шесть человек или полтонны груза. Чтобы все поместились в кузове, пришлось на 600 мм увеличить его длину и, соответственно, поставить более длинные траки. Понятно, что



Автомобильный двигатель «Транспортера»



Заднемоторная компоновка



Дифференциал и дисковые тормоза на полуосях обеспечивают поворот



При среднеторной компоновке приводные цепи получаются короче







Длинный «Транспортер» по снегу идет лучше, но тоже иногда садится. В дело идет лебедка

звездочкам введена механическая коробка передач. Это КПП от отечественной легковушки, но в работе используются только три передачи плюс, конечно, задний ход. Комбинация в трансмиссии бесступенчатого и ступенчатого устройств передачи момента позволяет лучше приспособиться к различным условиям движения. Например, вездеходы без КПП не могут похвастать достойной скоростью. Здесь же, включив высшую передачу, удается ехать довольно быстро: «Транспортер» с автомобильным двигателем развивает на хорошем покрытии почти 50 км/ч. Передачи переключаются, как на тракторе: на месте и в идеале даже с заглушенным мотором.

Разумеется, высокая скорость и отсутствие подвески или ее примитивное устройство – сочетание, мягко говоря, нежелательное. Поэтому применительно к «Транспортеру» уже можно говорить о наличии подвески. Пара передних и пара задних (по длине) опорных катков установлены на подпружиненных рычагах (спереди использованы амортизаторные стойки задней мотоциклетной подвески). Как я уже заметил, жесткость «Пельцов» – расплата за бюджет-



«Пелец Пилигрим» для снегов приспособлен отлично!



На полном ходу

и энерговооруженность машины возросла: есть вариант с 600-кубовым двигателем от квадрика, но мы протестировали еще более мощный вариант – вездеход с автомобильным трехцилиндровым 800-кубовым двигателем.

К слову сказать, общее для всех «Пельцов» то, что силовые установки (мотор + вариатор) у них тайваньского производства. Разочарованы? Напрасно: давно известно, что «китай» очень даже бывает качественный. (Например, популярные ныне автомобильные дизели Cummins тоже родом из Поднебесной, но к качеству их особых нареканий нет.) В остальном «Пелец» – наш, российский продукт, что в нынешнюю эпоху «купи – продай» лично меня сильно радует.

«Транспортер», на который приходится до 20% выпуска, выделяется среди своих собратьев не только наличием лобового стекла, с которым ехать намного приятнее, но и трансмиссией. Если младшие модели имеют центробежное сухое сцепление и клиноремный вариатор замкнутого типа (нет проскальзывания ремня на шкивах), то здесь в линию передачи крутящего момента от двигателя к ведущим

ность техники. Можно все подпружинить, подпрессорить, ввести амортизаторы, но получится сложно и дорого. Тем не менее, постоянно ищутся пути повышения плавности хода, о чем можно судить по опытным образцам в цехе производства вездеходов, на которых обнаружались и рессоры, и даже пневмоподушка. Подвеску «Транспортера» могут по заказу установить на любой «Пелец».



Теперь гусеницы не соскакивают



Простая, но все же подвеска



Место водителя «Транспортера»



## ДВА ЗВЕНА

Наконец, самый сложный «Пелец» – это «Экспедиция». Цена тут уже сравнима с той, что просят за большие гусеничные вездеходы, но и конструкция здесь сложная. Речь идет о двухзвеннике: два «Транспортера» находятся в сцепке, и каждая тележка активна. Можно сказать, что это в некотором роде аналог известного болотохода BV-206 «Лось», но существенно меньших габаритов. Трехцилиндровый дизель, находящийся в переднем тягаче, приводит в действие гидрообъемную трансмиссию, которая вращает траки передней и задней тележек. Увезти «Экспедиция» может до 14 человек или свыше тонны полезного груза. Производят этот вариант только под заказ.

## ОСТОРОЖНЕЕ НА ПОВОРОТАХ!

Разобравшись с возможными вариантами «Пельцов», вернемся к нашему зимнему тест-драйву. Он показал, что ездить на этих машинах по снегу можно, но осторожно. Точнее, нужен изрядный навык, и пока его не приобретешь, есть большой риск посадить вездеход.

Особенно аккуратным надо быть при смене направления движения. Поскольку все «Пельцы» имеют простейший дифференциальный принцип поворота, при поворотах мощность, используемая для движения машины, сильно падает. Ее порой с трудом хватает для того, чтобы не остановиться в глубоком снегу. Иногда, начав поворот, приходится возвращаться к прямолинейному движению, чтобы вновь набрать ход. Таким образом, поворачивать на большой угол приходится в несколько приемов, по большому радиусу. К тому же забегаящий трак, буксуя в снегу (вспомним, что дифференциал в два раза увеличивает угловую скорость свободной полуоси при заторможенной второй), выгребает из-под себя снег. «Пелец» начинает заваливаться на один бок, прилипает широко и плоским днищем к снегу, и возвращение крутящего момента на отстающий трак (его растормаживание) иногда оказывается не достаточным для продолжения движения. Когда удается

сдать назад, а когда и нет. Повторюсь: нужен навык для более-менее успешной езды по столь рыхлому снегу, с которым мы столкнулись при испытаниях техники. «Транспортер», обладая более мощным мотором, КПП для повышения момента и длинными траками, приспособлен для снежной целины лучше.

## МОТОЦИКЛЕТКА

«Пелец 300» на нашем тесте был не совсем обычный. Его прозвали «мотоциклеткой», поскольку вместо рычагов, традиционных для гусеничной машины (правда, тут все больше наблюдается исключений), на данном экземпляре установлен руль мотоциклетного типа. Поворачивая его на незначительный угол вправо или влево, можно тормозить соответствующий борт. Газ тоже прибавляется по-мотоциклетному – вращающейся рукояткой, а не педалью, как на обычных «Пельцах».

Конструктивно ничего сложного в подобном управлении нет, поэтому руль вместо рычагов можно по заказу установить на любую модель вездехода. С ним ехать комфортнее, поскольку постоянно обе руки имеют надежную опору. В классическом «Пельце» правая рука лежит на рычагах, а левой надо крепко держаться за спинку сиденья, иначе можно и за борт улететь, если дорога неровная. С рукоятками внутри у вездеходов по-прежнему не все хорошо: их надо бы побольше, чтобы всегда было за что ухватиться. В этом смысле передний поручень во всю ширину машины в «Транспортере» как нельзя к месту.

## НА СНЕГОХОДЕ... ПО ГРИБЫ

Напоследок обещанный рассказ о череповецком снегоходе. «Пелец Пилигрим» – хорошая замена набирающей бешеную популярность мотособаке, к тому же на нем можно ездить и в отсутствие снега. Ненцы, по слухам, на «Буранах» по летней



тундре рассекают, но в данном случае вместо лыж положено ставить колеса от квадрика.

Два с лишним года тому назад я наблюдал за испытаниями прототипа этой забавной конструкции (см. «ПП4x4» № 10 за 2010 г.). Никак не думал тогда, что из него получится товарный серийный образец! Думаю, даже для легкого летнего оффроуда эта техника по-прежнему мало приспособлена, но для поездки, например, по грибы по твердой и не слишком пересеченной местности – почему бы нет? Но по снегу «Пилигрим» идет очень неплохо! 500-миллиметровый трак в сочетании со 150 кг снаряженной массы позволяет без большого риска засесть ехать по рыхлому снегу. На обычном утилитарном снегоходе, который примерно в два раза тяжелее, я в подобных условиях чувствую себя менее уверенно. Если и провалишься в пухляк, то заднюю часть «Пилигрима» можно просто приподнять и переставить.

В общем, пока на вездеходах мы в лучшем случае неслашно лазили по снегам, а в худшем – копались в переметах, этот снегоход неутомимо нарезал круги вокруг нас. В летнее время, с колесами спереди, он не так интересен – впрочем, не факт: надо будет как-нибудь попробовать, освежить давние впечатления. А снегоболотоходы «Пелец» как раз наоборот: на болоте мне показались интереснее, чем на снегу, да и альтернативы у них там практически нет. Но и зимой эта техника едет, надо лишь поднабраться опыта. **4x4**

	ПЕЛЕЦ 300	КРУИЗЕР	ТРАНСПОРТЕР	ПИЛИГРИМ
<b>ДВИГАТЕЛЬ</b>				
Тип	4 такт., 1-цил.	4 такт., 1-цил.	4 такт., 1-цил / 4 такт., 3-цил.	4 такт., 1-цил.
Рабочий объем, см³	300	300	600/800	150/300
Макс. мощность, л. с.	20	20	41/56	12/20
<b>ТРАНСМИССИЯ</b>				
Тип привода	вариатор и центробежное сухое сцепление			
КПП	нет	нет	3 ступ.	нет
<b>ГЕОМЕТРИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ</b>				
Длина, ширина, высота, мм	2200/1650/1000	2200/1650/1200	2800/1650/1200	2350/1000/1120
Ширина гусеницы, мм	380	380	380	500
<b>ПРОЧЕЕ</b>				
Масса снаряженная/полная, кг	320/620	350/700	480/490/980/990	150/290
Максимальная скорость суша/вода, км/ч	20/2	20/2	41/5/47/5	35/-/50/-
Топливный бак, л	17	17	25	5
Расход топлива, л/ч	3	3	6/8	2