



Неримский гладиатор



Совершенно непонятное название, но на удивление приятный на ходу квадроцикл. Вот квинтэссенция того, что осталось у меня в голове после нескольких часов общения с тайваньским мотовездеходом Cestek Gladiator 550 Efi T6



Такое ощущение, что это и не квадроцикл вовсе, а автомобиль. Полноценный рамный внедорожник, при этом с полностью независимыми подвесками и принудительными блокировками обоих межколесных дифференциалов. И не беда, что без крыши — бывают же кабриолеты вроде Jeep Wrangler!

Благодаря дифференциалу задней оси этот Gladiator на сегодняшний день едва ли не самый дружелюб-

ное ощущение, что это и не квадроцикл вовсе, а автомобиль. Полноценный рамный внедорожник, при

но настроенный по отношению к дорогам общего пользования: он не вредит им, они — ему. Помимо фары, задних фонарей, указателей поворотов и звукового сигнала у него имеются зеркала заднего обзора. Однако, несмотря на все это, Cestek Gladiator 550 Efi T6 у нас считается мотовездеходом, из документов у него не ПТС, а ПСМ (паспорт самоходной машины), и, следовательно, регистрировать его нужно не в ГИБДД, а в органах Гостехнадзора. Но с регистрационным номером и правами тракториста-машиниста категории

Сестек Gladiator 550 Efi T6

Размеры

Длина, мм	2180
Ширина, мм	1240
Высота, мм	1422*
Колесная база, мм	1330
Клиренс, мм	260
Объем топливного бака, л	18
Сухой вес, кг	330

Двигатель

Тип двигателя	бензиновый 4-тактный
Кол-во цилиндров/ рабочий объем, см ³	1/550
Мощность, л. с.	44
Система питания	впрыск
Система охлаждения	жидкостная
Система пуска	электростартер, ручной пуск
Трансмиссия	CVT/L-H-N-R
Режимы работы	2WD/4WD/4WD Lock rear/4WD Lock rear+front

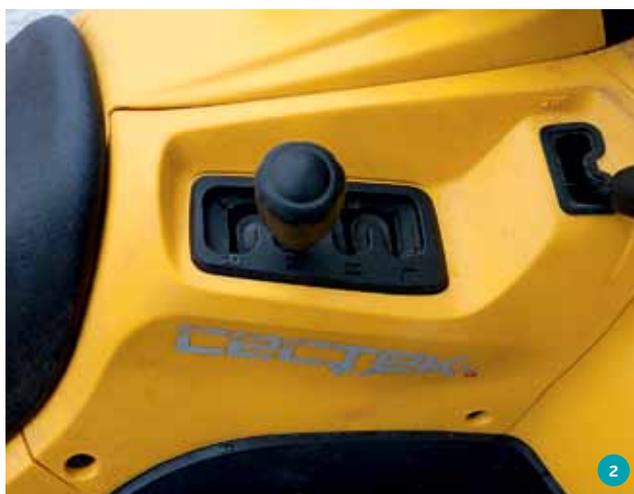
Ходовая часть

Привод передней/ задней оси	карданный вал/ карданный вал
Передняя подвеска	независимая, двойной А-рычаг, бесступенчатая регулировка предварительного напряжения, ход 206 мм
Задняя подвеска	независимая, двойной А-рычаг, бесступенчатая регулировка предварительного напряжения, стабилизатор поперечной устойчивости, ход 180 мм
Тормоза передние	гидравлические, дисковые, по одному диску на колесо
Тормоза задние	гидравлические, дисковые, по одному диску на колесо
Колеса передние/ задние	AT26x10-12" / AT26x12-12"
Цена, руб.	299 999

* С зеркалами.



1 Задний мост. Независимая подвеска с принудительно блокируемым дифференциалом позволяет комфортно ездить и по асфальту



2 Управление трансмиссией. Отсутствует традиционное для многих квадроциклов положение Р (паркинг), вместо него — гидравлический и механический стояночные тормоза



3 Свое МЧС под бампером. Gladiator оснащен лебедкой, однако испробовать ее в деле не получилось: за весь тест нигде так и не удалось как следует его засадить

«А» у водителя ничто не запрещает ему ездить даже по столице.

Вот такой цивилизованный квадрик достался нам на тест. Более того, дилер Сестек, фирма «Квадромания», его еще и оттюнинговала немного (на 110 тыс. руб.), установив шноркели, бамперы и металлический обвес по кругу, снабдив алюминиевой защитой днища и расширителями крыльев, установив лебедку и подогрев ручек Summit. Кроме того, радиатор охлаждения вынесли на место передней багажной платформы и снабдили его защитой (с профилем гладиатора) от ударов

камней и острых сучков. Также штатная резина 25x8-12" и 25x10-12" была заменена на 26-дюймовую. Таким образом квадрик был подготовлен для кросса.

«Сектековский» Gladiator не относится к тем, кто именуется двухместными. Да, сесть на него вдвоем можно, но комфортно будет вряд ли. Спинки у пассажира нет, даже откидной, специальных подножек для него тоже не видно. Да и само сиденье в качестве двухместного устроит разве что подросток. В общем, чисто индивидуальный аппарат. И в этом его прелесть!

НА АРЕНЕ

Задний багажник.
После легкого тюнинга багажная платформа осталась только сзади. Она хоть и небольшая, но достаточно крепкая

4



Да будет тепло!
Для обогрева рукояток руля установлено специальное приспособление фирмы Sumtec, позволяющее выбирать различные режимы

5



К бродам готов!
Специально для форсирования радиатор подняли над крыльями и туда же вывели шнордели

6



Несмотря на минусовую температуру, которой радовала нынешняя поздняя весна, двигатель легко завелся с первой же попытки. Инжектор! И прогреть его не нужно, хотя сначала и нагружать сильно не будем.

Режимы 4x4/2x4 переключаются отдельным рычагом на правом переднем крыле. Для начала «пощупаем» задний привод. В таком положении можно колесить по сухому асфальту, не опасаясь повышенного износа покрышек или скорого разрушения задних полуосей и кардана. Как на «Жигулях», в общем (или на BMW — кому как больше

нравится). Правда, покататься на правом или левом боку уже не получится.

Но если очень хочется, придется задний «дифф» заблокировать. Такой режим не только позволяет немного потрюкачить, но и повышает проходимость без включения полного привода. Он полезен в дальних путешествиях, когда по причине удаленности цивилизации приходится думать об экономии бензина.

Однако на укатанном снегу режим 2x4 так и норовит развернуть квадрик! Поэтому перехожу на 4x4 — и на целину. Подтаявший плотный снег Gladiator фор-

реклама



Обороты двигателя в режиме заднего хода искусственно придушены – своеобразная «защита от дурака». Для снятия этой блокировки используется желтая кнопка **Override** на левой рукоятке

сирует легко — но только до того момента, пока под брюхом его не соберется больше 30 см. Тогда приходится блокировать оба дифференциала и прибегать к раскатке машины из стороны в сторону. Но включать блоки лучше заранее, ибо сразу после передвижения ползуна в положение FDS II двигатель не набирает обороты ровно до того момента, когда «дифференциалы» не заблокируются. Причем независимо от того, какой режим — Н или L, — основной трансмиссии включен. Ее рычаг, кстати, расположен тоже справа от рулевой колонки. Для его переключения хочешь не хочешь приходится отпускать курок газа, и это неплохо. Режим пониженной передачи (L) просится лишь в особо тяжелых условиях или при затяжных подъемах, в остальное время вполне хватает и обыч-



7 На страже самого ценного. Поднятый радиатор не только меньше забивается грязью, но и закрыт от механических повреждений серьезной защитой

8 Волшебная рукоятка. Здесь, как и на большинстве квадроциклов, предусмотрена возможность ручного запуска двигателя

9 Только для одного. На одноместном Gladiator не предусмотрено даже просто место для ног пассажира

ного положения трансмиссии (Н).

А на кроссовой трассе Gladiator просто хорош! Вот что значит независимые подвески и стабилизатор поперечной устойчивости. Еще, конечно, и расположение центра тяжести имеет значение, а он здесь находится достаточно низко. Крены небольшие, отрыв колес от земли минимальный... Тормоза (гидравлические), где у каждого колеса, в том числе заднего, свой диск, — просто великолепны. В руках опытного пилота, который вдобавок еще и не забывает вовремя вывешиваться в нужном направлении, этот Сестек способен на многое. Квадроцикл предоставлен компанией «Квадромания»

