МАРТ 2005

МОТО

ИЗДАТЕЛЬСТВО За рулем

ТЕСТЫ:
YAMAHA MT-01
APRILIA RX50, MX50
NFS 150
«ВОЛК» ИМЗ-8.1238

СЛАВА ЖЕНАМ ИТР!
ПРОБЕГ НА ИЖ-7

БОКСИ-ТУРЕРЫ BMW
ШВЕЙЦАРСКИЙ КВАДР: ПОЧТИ «ФОРМУЛА»
«ВОЛК» ВСЕ-ТАКИ «ВСПОТЕЛ»
РАЗГУЛЯЙ КАСТОМАЙЗЕРОВ В ПАДУЕ
РЕКОРДСМЕН СЛЕП И ГЛУХ

КРУГОСВЕТКА С ПАЛКАМИ В КОЛЕСАХ
ОБ ЭНДУРО – ОТ А3

КЛАБ-ХАУС

YAMAHA MT-01
НЕПРАВИЛЬНЫЙ СПОРТБАЙК

ISSN 0869-5628
9 770869 562001 03>

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР Kawasaki

• ПРОДАЖА • СЕРВИС • ЭКИПИРОВКА • TRADE-IN

www.mr-moto.ru
e-mail: mrmoto@mail.ru

Mr. Moto salon

НОВЫЕ И СЕКОНД-ХЭНД МОТОЦИКЛЫ И СКУТЕРЫ:

- HONDA
- YAMAHA
- SUZUKI
- KAWASAKI

- Запчасти
- Комплектующие
- Моторезина
- Масла
- Аксессуары

резина от мирового производителя

ВСЕ РАЗМЕРЫ!

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР

DUNLOP

японское качество для японских мотоциклов

ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ

МАСЛЯНЫЕ ФИЛЬТРЫ

ДИСКИ СЦЕПЛЕНИЯ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР

Vesrah

оригинальные японские аккумуляторы

ОПТОВЫМ ПОКУПАТЕЛЯМ СКИДКИ!

YB12L-A2 1600 р.

YTX4L-BS 1100 р.

YTX9-BS 2400 р.

YUASA

шлемы и экипировка

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР

uvex

УЖЕ В ПРОДАЖЕ

качественные и недорогие масла

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР

IPONE 100% MOTORCYCLE OIL

NEW!!!

качественная и недорогая резина

ROAD

110/70-17 1500 р.

140/70-14 1950 р.

SCOOTER от 1500 р.

170/80-15 от 2550 р.

СКИДКИ ДО 20%

ОПТОВЫМ ПОКУПАТЕЛЯМ ПРЕДОСТАВЛЯЕТСЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СКИДКА

ATV

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР

IRC KINGS TIRE

качественные и недорогие аккумуляторы

KYOTO SUPER +

KYOTO BATTERIES HAUTE PERFORMANCE

заказ продукции по каталогу BIKE DESIGN

Москва
ул. Эйзенштейна, 1, м. «ВДНХ»,
подземная автостоянка возле памятника «Рабочий и колхозница»,
т. (095) 181-2028/4255, т/ф (095) 187-6334

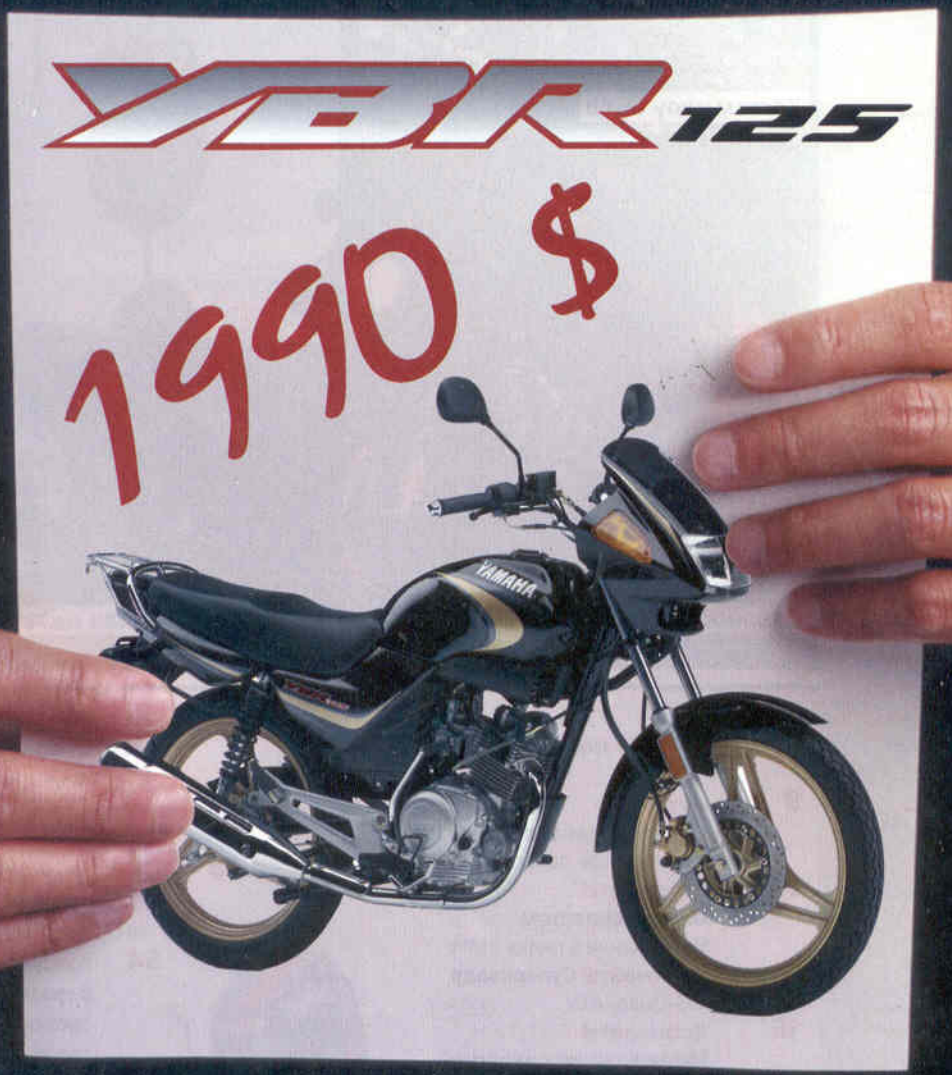
г. Санкт-Петербург
ул. Дибуновская, 37, литера А,
т. (812) 431-1118/1122, т/ф (812) 431-0163

Наши представители:

● **Москва:** Сокольническая площадь, д. 9, магазин «Зенит», тел.: (095) 268-6065, 269-3764 ● Сокольническая площадь, д. 4, магазин «Галерея спорта» пав. № 20, тел.: (095) 268-9908 ● ул. Авиамоторная, д. 47, «Мотомагазин на Авиамоторной», тел.: (095) 273-0691 ● **Санкт-Петербург:** ул. Дибуновская, д. 37, литера «А», тел.: (812) 431-1118, 431-1122 ● **Тверь:** ул. П. Савельевой, д. 62, «АвтоМотоМагазин», тел.: (0822) 56-3703, доб. 28

YAMAHA

в ритме твоего сердца



Эта настоящая YAMAHA даст больше,
чем можно ожидать от мотоцикла такого класса.

панавто

ЗАО «Панавто Ко» – официальный дистрибьютор YAMAHA в России

Москва, 2-я Звенигородская, 13, метро «Улица 1905 года»
Мотосалон: 780-5555, 974-62-68. Сервис, запчасти: 974-79-68.
Одежда, аксессуары: 974-13-22
Информация о дилерской сети на www.panavto-yamaha.ru

ДП ПАНАВТО официальный дистрибьютор YAMAHA в Украине
01001, Украина, Киев, Г.Сталинграда, 10А, корпус 5 т/ф: +380/44/ 230-89-89
Мотосалон: Киев, Кольцевая дорога, 22. т/ф.: +380/44/494-31-44

Журнал МОТО
№3 (150)/2005
Издается с 1991 г.
Учредитель – ОАО «За рулем»

«MOTO» magazine
№3 (150)/2005
Issued since 1991 by «Za Ruliom» Publishing House

Тираж номера 88200 экз.
Circulation

Сертифицирован Национальной тиражной службой России
The circulation is certified by the National Circulation Service

Генеральный директор ОАО «За рулем»
Валерий ПУШКОВ
Главный редактор
Максим ЮРЧЕНКО
Editor-in-Chief
Maxim YURCHENKO
Зам. главного редактора
Дмитрий ЮДИН

Наука, техника, информация
Александр ВОРОНЦОВ (зав. отделом)
Испытания
Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ
Безопасность, туризм, спорт
Иван КСЕНОФОНТОВ (зав. отделом)
Николай САМАРИН
Эксплуатация, экспертиза
Борис ДАХНОВСКИЙ
Отдел мотоциклетной жизни
Лев ГАРЯЕВ
Татьяна КОДАЧЕНКО
Наталья УМНОВА
Оформление
Суриана ВОЛКОВА (зав. отделом)
Наталия ДОЛГАЯ (дизайн)
Лидия ЛАЗАРЕВА (верстка)
Павел КОСОЛАПОВ (фотокор)
Корректура
Татьяна КАРАГОДИНА
Перевод
Татьяна КОДАЧЕНКО
Реализация журнала
Антонина ДИРИЧЕВА
тел.: (095) 267-30-65, (095) 267-64-93

Цветоделение
Дизайн-центр «За рулем»
тел. (095) 978-21-91; факс (095) 250-26-41
Рекламное бюро «За рулем»
Семен ШАДРИН
тел. (095) 961-11-55
Александр МУХИН
тел. (095) 961-11-50
Зинаида КУТОВАЯ
тел. (095) 978-61-67 E-mail: kutovaya@zr.ru

© Журнал зарегистрирован 01.06.93 г. Комитетом РФ по печати, рег. №0110725
Выходит один раз в месяц.
Формат 207X270.
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)

Материалы, опубликованные в журнале, – собственность ЗАО «КЖИ «За рулем». Перепечатка допускается только с разрешения издателя.

All articles and illustrations are copyright. All rights reserved. No reproduction is permitted in whole or part without the express consent of «Za Ruliom» Joint-Stock Company.

Публикации, обозначенные этим знаком, печатаются на правах рекламы. Редакция не несет ответственности за достоверность информации в рекламе.

Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10
Address: 10, Seliverstov per., Moscow 107045, Russia
Тел.: (095) 207-33-49,
факс: (095) 737-41-92;
E-mail: moto@zr.ru, http://www.moto.zr.ru.

Цена журнала по каталогу «Роспечати» – 24 руб., розничная цена – свободная.
Подписка – во всех отделениях связи СНГ.
Подписной индекс по каталогу «Роспечати»: на полгода – 70594, на год – 72391.

Вниманию авторов! Для начисления авторского гонорара необходимо указать ваши ФИО, почтовый адрес (с индексом), паспортные данные (серия, номер, кем и когда выдан), ИНН, номер свидетельства пенсионного страхования, дату и место рождения, номер телефона.

В НОМЕРЕ:

Кастом-шоу стр.60

Почти «формула» стр.14

С горностаем стр.68

Кругосветка стр.78

Жанр эндуро стр.54

ТЕХНИКА

6, 9, 13, 47 Новости

8 **Актуально**
Судиться и еще раз судиться
Как получить деньги по ОСАГО

10 **Встречайте!**
Пальба дуплетом
Пополнение в рядах BMW

14 **Встречайте! Суперквадр**
GG-Quad, ATV

16 **Встречайте!**
Манипуляции с энергией
Polaris Predator 500

18 **Тест Кодо**
Yamaha MT-01

28 **Тест Дам фору и «взрослым»**
Aprilia RX50 и MX50

32 **Тест Спрячь жезл, инспектор**
NFS 150, ATV

36 **Секонд-тест**
Под скрип, под лязг, под вой...
«Волк» ИМЗ-8.1238

40 **Не понаслышке**
Почему я езжу много
Honda VT1100C Shadow

44 **Не понаслышке**
На чем «кольцевику» ездить в кроссе
KTM 125SX

46 **Сумма технологий Вещица в себе**
Honda VFR

48 **Железный марш Плоды греха**
«Заряженный» мотор в простом шасси, по божеской цене

54 **Рождение жанра**
В грязи счастье наше
Эволюция мотоциклов двойного назначения

60 **Шоу-парадиз**
У Европы собственная гордость
Кастом-шоу в Падуе

68 **Красотищща!**
Коня Его Величеству!
«Венценосный» уже по названию...

70 **Самопал А вот и не «Кава»**
«Минск» для таежных дорог

72 **Самопал Легкий «Бриз»**
Концепт мини-байка

74 **Бенефис дилера**
Маленькие, да удаленькие
Мопеды Tomos

76 **Без травм**
С персональной подушкой
«Надувная» куртка

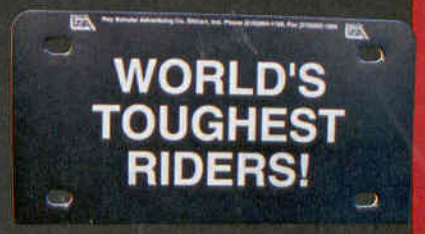
С подушкой стр.76

По долинам, по дорогам стр.32

«Волк», часть IV стр.36

Шпаргалка мотопрому стр.72

Дуплет Aprilia стр.28



Женские 1000 миль стр.92

High Tech стр.46

МОДЕЛИ:

BMW R1200RT, туристический, стр. 10

BMW R1200ST, спортивно-туристический, стр. 10

GG-Quad, квадрацикл, стр. 14

Polaris Predator 500, спортивный мотовездеход, стр. 16

Yamaha MT-01, нейкед-байк, стр. 18

Aprilia RX50, двойного назначения, стр. 28

Aprilia MX50, мотард, стр. 28

NFS 150, мотовездеход, стр. 32

«Урал Волк», круизер, стр. 36

Honda VT1100C Shadow, круизер, стр. 40

KTM 125SX, кроссовый, стр. 44

Honda VFR, спортивно-туристический, стр. 46

Yamaha FZ-6S Fazer, дорожно-спортивный, стр. 48

Honda CB600F Hornet, дорожно-спортивный, стр. 48

Suzuki GSF650 Bandit, дорожно-спортивный, стр. 48

Kawasaki Z750S, дорожно-спортивный, стр. 48

«Минск», самодельный, стр. 70

«Бриз», самодельный, стр. 72

Пара новых BMW стр.10

МОТОКЛУБ

78 **Распахнутый мир**
Кругосветка с палками в колесах
На «Ракете» вокруг света

87 **Один из нас Самотей**
Финансовая дилемма любителя старины

88 **Один из нас**
Полет в кромешной тьме
Рекорды ставит вслепую

92 **Клуб-инфо**
1000 миль в женском исполнении
Первая из россиянок обладательница сертификата SaddleSore

93 **Армения не остановилась**
Байкеры ищут контакты
Гонки «ледникового периода»
В Подмосковье, в мороз

94 **Легких маршрутов не желаем**
Юбилей барнаульского клуба «Горизонт»

95 **В Ширяево, к «Снежным собакам»**
Зимний мотослет «Snow Dogs-05»
Кто сказал, что не сезон?
На заледеневшем водоеме в Строгино

96 **Клуб Хоть раз, но увидеть**
В Байк-центре «Ночных волков»

102 **Вопрос-ответ О снегоходах**
На письма читателей отвечают главные конструкторы заводов-производителей

СПОРТ

104 **Гонки на льду**

106 **«Дакар» Один за троих**
Трагическая дань престижной гонке

108 **MotoGP Зимние песни о летнем**
Пилоты Гран-при провели межсезонные тесты

110 **О женах ИТР, опередивших Красную Армию**
Первый в мире женский мотопробег

РЫНОК

120 **Цены на мототехнику**

Гонщик слеп, глух стр.88

АБС ДЛЯ ВСЕХ!

Президент концерна Honda Такео Фукуи наметил для своих подчиненных (а заодно и для доброй части мотоциклетного сообщества) ориентиры деятельности на ближайшие пять лет. Прежде всего шеф озаботился вопросами безопасности и экологии. «Не каждый сможет в опасной ситуации затормозить, не потеряв контроля над машиной», – опечалился Фукуи. А посему провозгласил тотальный переход на интегральные тормозные системы с АБС: к концу 2007 года их внедрят на всех мотоциклах спортивного и туристического характера, а еще через три года – на всех дорожных мотоциклах с моторами рабочим объемом более 250 см³. На тот же период назначен и тотальный переход на системы впрыска топлива.

Фото Honda

Нельзя не отметить, Honda может позволить себе такие затраты. В 2004 году предприятия концерна, разбросанные по всему миру, изготовили 10,7 миллиона различных мотоциклов и скутеров – на 23% больше, чем годом ранее. А на 2005 год запланирован выпуск 12,5 миллионов 2-колесных машин.

А первой новинкой, которую концерн представил в 2005 году, стал «одетый» большой неоклассик Honda CB1300S. Его появление предсказывали давно – с той поры, как в Токио показали «заточенный» для гонок CB1300. Увы, предположения о том, что машина получит форсированный мотор и «заряженное» шасси, не оправдались. Агрегаты остались прежними: 4-цилиндровый рядный двигатель мощностью 115 л. с., 5-ступенчатая коробка передач, передняя картриджная вилка и задняя подвеска с двумя амортизаторами. Главное отличие от предшествующей модели – в полуобтекателе: он слеплен по образцу... классической Honda CB1100R аж 1981 модельного года. Зато в стандартное оснащение мотоцикла, как и требует Фукуи, вошла АБС (на «голом» CB1300 она входит в число опций).

БРИТАНСКИЙ БАЙК, РУССКАЯ ЛЮБОВЬ

Вы слыхали, наш российский богач Николай Смоленский купил со всеми потрохами невероятно амбициозную, престижнейшую и дорогущую английскую марку TVR? «Ну и что, – возразите вы, – какое это имеет отношение к нам, мотоциклистам: контора то автомобильная». Очень даже имеет. Во-первых, Николай давний любитель байков, и ранее, до покупки TVR, приценивался к мотоциклетной компании CCM. Не сторговались... А во-вторых и в главных, он, обуреваемый давней страстью, теперь и TVR «заставит» делать мотоциклы. Своя рука – владыка... На проектных досках – чертежи стритфайтера и спортбайка. Вот как себе представляет (см. на фото) одну из этих машин известный дизайнер Глинн Керр. По слухам, уже идут переговоры о поставках двигателей с японским концерном Suzuki. Так что еще посмотрим, кто делает лучшие британские мотоциклы – Truimph или TVR.

Иллюстрация MCN

ВОЛКИ СЫТЫ, ОВЦЫ ЦЕЛЫ

«Сделка века» – поглощение итальянской компании Aprilia концерном Piaggio – состоялась: родился новый конгломерат, объединяющий семь марок и выпускающий ежегодно 600 000 мотоциклов и скутеров с моторами рабочим объемом от 50 до 1100 см³. Хозяин Piaggio Роберто Коланинно стал председателем совета директоров Aprilia, но и прежнего босса Ивано Беджио на улицу не выставили – он получил пост почетного председателя. Остаются вопросы: что теперь будет с маркой Laverda, возрождением которой занимался Беджио? Не померкнет ли знамя Gilera, под которым в Piaggio собирались развернуть производство широкой гаммы мотоциклов? Но, по крайней мере, теперь можно не беспокоиться за судьбу нового семейства двигателей Aprilia – V-образных «двоек» рабочим объемом 450 и 550 см³. Деньги на их доводку и запуск в серийное производство теперь точно найдутся. Взгляните на фото: так, по догадкам дизайнеров немецкого журнала Motorrad, будет выглядеть дорожная версия машины с новым силовым агрегатом.

Иллюстрация Motorrad

НА ЧТО ТРАТЯТ ДЕНЕЖКИ «ПРОТОНА»

На создание шедевров, конечно. Таких, как MV Agusta Mamba T1 – самый мощный и самый дорогой серийный мотоцикл в мире. Итальянская компания, приобретенная малазийским концерном Proton, с удвоенной энергией взялась за создание уникальных машин. Под углепластиковыми облицовками (из карбона сделан даже кронштейн номерного знака!) – 4-цилиндровый литровый двигатель, форсированный до 195 л. с. при 11 750 об/мин. Колеса отлиты из магниевого сплава. Передние тормоза с радиальными скобами – с вентилируемыми дисками. Мотоцикл весит всего 157 кг – это даже меньше минимального веса для гоночных аппаратов категории «Супербайк»! Сколько стоит это чудо? Всего-то 75 000 долларов.

Фото MV Agusta

TRIUMPH СТАВИТ НА «ТРИ»

Прототип мотоцикла, который заменит 4-цилиндровый спортбайк Triumph Daytona 650, «засветился» на тестах в Испании. У новинки 3-цилиндровый 680-кубовый двигатель! Говорят, к этому решению инженеров подтолкнул новый коммерческий директор компании Тью Мантони: он считает, что Triumph должен избегать прямой конкуренции с продукцией японцев, занимая проигнорированные ими рыночные ниши. Машина необычайно компактна, в том числе узка, чему способствует не только уменьшение числа цилиндров, но и изменение конструкции рамы: ее диагональные элементы не охватывают головку цилиндров, а проходят над ней. Разумеется, в аппарате применены такие новомодные «фишки», как передняя перевернутая вилка и радиальные тормозные скобы. Возможно, новый Triumph дебютирует уже этой осенью в качестве модели 2006 года.

Фото MCN

Свежий, стильный дизайн пачек WEST отражает то, что ты ценишь в этой марке: динамизм, драйв и яркую индивидуальность. А вкус сигарет WEST, неизменно богатый и насыщенный, остался прежним.

МИНЗДРАВ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

СУДИТЬСЯ И ЕЩЕ РАЗ СУДИТЬСЯ!

КАК ПОЛУЧИТЬ ДЕНЬГИ ПО ОСАГО

Правила обязательного страхования гражданской ответственности предусматривают лишь одно основание для отказа в страховой выплате – отсутствие страхового случая. Напомню, что **любое дорожно-транспортное происшествие, в котором один из участников ДТП виновен, и есть страховой случай.**

Как возмещается материальный вред? В соответствии с правилами страхования потерпевший может обратиться в любую оценочную компанию. Специалист, который осматривает мотоцикл, устанавливает, какие возникли повреждения в результате ДТП, и составляет акт. **На основании акта и рассчитывается стоимость ремонта.** Эти документы потерпевший предоставляет в страховую компанию.

Получив документы, страховая компания вправе принять одно из трех решений: выплатить всю сумму, отказать в выплате, уменьшить ее размер. Во втором и третьем случаях решение должно быть аргументировано. Теоретически страховая компания может усомниться в незаинтересованности оценщика, приглашенного потерпевшим, и пригласить эксперта со своей стороны. В этом случае владелец мотоцикла обязан предоставить мотоцикл на осмотр. **Провести оценку стоимости устранения повреждений страховая компания обязана в течение пяти дней** с момента обращения потерпевшего. Если она этого не сделала, потерпевший вправе начинать ремонт, а потом предоставить страховщику документы о ремонте для оплаты.

По согласованию с потерпевшим страховая компания может направить мотоцикл в ремонт. За качество ремонта в этом случае будет отвечать организация техсервиса. Надо сказать, не многие помнят о своем праве самостоятельно оценить причиненный им ущерб, а потому полагаются на выводы оценщиков страховых компаний. Но, как выясняется, **сумма ущерба «специалистами» частенько занижается в два и более раз.**

И последнее. **Максимальная сумма возмещения вреда «по железу» составляет 120 тысяч рублей** (160 тысяч – при наличии нескольких потерпевших). Кроме того, при возмещении вреда учитывается степень износа транспортного средства. И износ, и разницу между максимально возможной выплатой по ОСАГО и суммой реального ущерба потерпевший вправе взыскать непосредственно с того, кто причинил вред.

Совершенно очевидно, что вопрос о возмещении вреда здоровью для мотоциклистов едва ли не главный в переговорах со страховыми компаниями. Напомню, что в рамках обязательного страхования **возмещаются утраченный потерпевшим заработок, а также дополнительно понесенные расходы, вызванные ухудшением здоровья,** а именно (цитирую «Правила страхования...»): «Расходы на лечение, дополнительное питание, приобретение лекарств, протезирование, посторонний уход, санаторно-курортное лечение, приобретение специальных транспортных средств, подготовку к другой профессии, если установлено, что потерпевший нуждается в этих видах помощи и ухода и не имеет права на их бесплатное получение».

Естественно, **все расходы должны быть подтверждены документально.** Неполученный заработок – справками с места работы; расходы на лечение – чеками, договорами с медучреждениями; основания для ухода, санаторного лечения, приобретения специальных транспортных средств – соответствующими заключениями медицинских, экспертных учреждений и им подобных. Естественно, так же, как и в случае с материальным ущербом, при превышении этих расходов (максимальной суммы в 240 000 руб. – при наличии нескольких потерпевших и 160 000 руб. – при одном потерпевшем) остальную часть можно взыскивать непосредственно с виновного в причинении вреда здоровью.

Повторюсь: **любой отказ страховой компании в выплате возмещения или уменьшение размера страхового возмещения должен быть мотивирован и аргументирован.**

Если вас, пострадавшего, объяснения не устроят, закон предоставляет потерпевшему две возможности для предъявления судебных претензий – либо к страховой компании, либо к непосредственному причинителю вреда. Иск предъявляется по месту нахождения (или прописки, если лицо физическое) одного из ответчиков. **В суде потерпевший обязан доказать факт наступления страхового случая.** Для этого судом запрашиваются и исследуются материалы дела из ГИБДД. **Придется доказать и размер причиненного ему вреда** (калькуляцией, заказ-нарядом на ремонт техники, чеками об оплате ремонта, справками и документами из медицинских учреждений и т. п.).

К сожалению, **рассмотрение подобного рода дел в судах занимает от полугода и дольше.** Если решитесь судиться со страховой компанией, придется подготовиться к тому, что ее интересы, скорее всего, будет представлять матерый юрист-профессионал, основная задача которого – как минимум занизить сумму причиненного вреда, а как максимум – доказать несостоятельность требований потерпевшего. Единственный способ эффективной защиты в этом случае – обратиться к специалисту. Пусть это никого не пугает: **все понесенные судебные расходы** (пошлина, экспертизы, расходы на представителей, то есть адвоката) **полностью возмещаются проигравшей стороной.**

Директор юридической фирмы
«Правозащита «За рулем» Сергей ВОЛГИН

АКТУАЛЬНО

ГАИ МЕДЛИТ? НУ И ЛАДНО

От скутеристов, возможно, не потребуют регистрировать «полтинники».

С первого января 2005 вступило в действие постановление мэра Москвы «О порядке допуска к участию в дорожном движении в городе Москве водителей мопедов». Что требуется от скутеристов столицы и как будут наказывать нарушителей? – с таким вопросом мы обратились к начальнику отдела Главного управления ГИБДД г. Москвы, подполковнику милиции Марине ВАСИЛЬЕВОЙ.

– По утвержденному порядку, все владельцы мопедов и 50-кубовых скутеров, проживающие в Москве, должны сдавать экзамены на знание ПДД. Большего от них пока не требуется – ни сдачи экзамена по вождению, ни регистрации скутера.

Тем, кто успешно сдаст экзамен (сделает не более двух ошибок в ответах на 20 вопросов), выдадут «Разрешение на право управления мопедом (скутером)». Автоинспекторам предписано проверять наличие «мопедных прав» или удостоверения с открытой категорией «А» и штрафовать в случае их отсутствия. Сумма пока неизвестна – московскую инициативу нужно ввести в Административный кодекс РФ. К началу мотосезона размер штрафа определится. Это не тот случай, когда на задержку следует обижаться.

Будет ли впоследствии проводиться регистрация «полтинников», пока говорить рано. Решено подождать год – посмотреть на результаты эксперимента. Допустим, аварий станет меньше – значит, цель достигнута, и не потребуется вводить регистрацию и техосмотр.

ТРИ ИГРУШКИ ОТ «ХАРЛЕЯ»

Сразу три дебютанта представила компания Harley-Davidson. Самый интересный из них – третий член семейства V-Rod, модель VRSCR Street Rod. У него форсированный со 110 до 120 л. с. двигатель, передняя вилка перевернутого типа, тормоза Brembo. Чтобы водитель увереннее проходил повороты, изменена посадка (подушка водительского сиденья стала выше, руль меньше оттянут назад, и подножки смещены к центру), а угол наклона рулевой колонки сокращен с 32 до 30 градусов. Еще одно: на смену прежним дисковым колесам пришли литые, 10-спицевые (такие теперь можно заказать и для прочих V-Rod'ов).

Harley-Davidson VRSCR Street Rod

Фото Harley-Davidson

Harley-Davidson FLSTFI Fat Boy

Модель FLSTFI Fat Boy выпущена в честь 15-летия семейства Fat Boy и производиться будет ограниченное время, лишь до июня. У нее хромированные дисковые колеса и позолоченная эмблема. Но важнее другое: рабочий объем двигателя Twin Cam увеличен с 1449 до 1550 см³. Неужели это симптом того, что все классические «Харлеи» скоро прибавят кубиков?

А вот Sportster XL883R – это трибьют успехам компании в гонках по земляным трекам. Машина окрашена так же, как гоночные H-D XR750, и оснащена двухдисковым передним тормозом.

МОТООБМЕН

Фото Beta

Мало кто знает о давних связях австрийского концерна KTM и итальянской компании Beta. Между тем, машины KTM для детского спорта оснащаются моторами из Италии. Теперь итальянцы получили ответный дар: новая серия мотоциклов-эндуро Beta RR 4T вооружена 4-тактными двигателями австрийского производства. Гамма впечатляющая: 250, 400, 450 и 525 см³. А вот шасси – свое: если на KTM применена уникальная задняя подвеска PDS, в которой прогрессивная характеристика обеспечивается за счет внутренней конструкции амортизатора, то на Beta – традиционный рычажный механизм. Кроме того, на итальянских мотоциклах тормоза с волнообразными дисками. «Эндурки» в среднем на 3 кг тяжелее австрийских собратьев, но стоят (в Европе) столько же.

ПОГОНЯЕМСЯ?

Одной из сенсаций мотосалона «Интермот-2004» стал прототип скрэмблера Derbi Mulhacen с 660-кубовым двигателем Minarelli-Yamaha (см. «Мото», №11-2004).

Фото Derbi

Недавно шеф-дизайнер компании Клаус Ненневитц объявил о том, что в начале 2006 года машина поступит в продажу. А чтобы подогреть интерес к новинке, представил еще и вариант Cafe Racer, с измененным дизайном передней части, глушителя, а также с низким рулем. Этот вариант не будет сходить с конвейера – его каждый сможет построить сам на основе базовой модели, заказав детали по каталогу аксессуаров.

ПРЕДСКАЗАТЕЛЬ

Американец Дэн Хэйнбринк свой первый мотоцикл построил в 1971 году. Да какой! Взяв за основу мотор от снегохода, он соорудил гоночный болид с ременным приводом, гидропневматическими подвесками и – совсем уж экзотика для тех лет – литыми 16-дюймовыми колесами. Нынче эти технические решения довольно широко используются в современной мототехнике. Так, может быть, стоит присмотреться к тому, что Хэйнбринк делает сейчас? А Дэн строит кастом, под завязку напичканный необычными решениями. Рама – алюминиевый монокок, к которому двигатель подвешен снизу. Заднее крыло, подрамник для седла, кожух встроенного в раму бензобака – из углепластика. Передняя вилка – с короткими перьями и регулировкой высоты... Если допустить, что Хэйнбринк и в этом случае видит на десятилетия вперед, то поклонников кастомайзинга ждут интересные времена.

Фото Hanebrink Technology

По сообщениям компаний-производителей, а также CNN, MCN, Motorrad и собственных корреспондентов.

Александр ВОРОНЦОВ, фото BMW

ПАЛЬБА ДУПЛЕТОМ

В ПОЛКУ «БАВАРЦЕВ» ПРИБЫЛО. НОВОБРАНЦЫ – МОЛОДЦЫ

Летчики-истребители во времена второй мировой разработали эффективную тактику – атаковать парой: один самолет сбивает, другой тут же «зачищает» недобитков… У концерна BMW давние связи с Люфтваффе, отсюда, видимо, и мысль заимствовать прием партнеров. В феврале охоту на кошельки покупателей повел туристический BMW R1200RT, чуть позже к нему примкнул спортивно-туристический BMW R1200ST – для тех, кому по нраву машина полегче, попроворнее.

Разница между ними невелика – в основном, в оснащении и облицовках, к тому же силовые агрегаты и узлы ходовой части унифицированы. Копни глубже – и обнаружим, что родство их еще более близкое – по «генетике»: чуть ли не в половине элементов новички схожи с баварской премьерой годичной давности – туристическим эндуро BMW R1200GS. То было событие: мы впервые услышали рокот оппозита нового поколения. 2-цилиндровый «боксер» (так называют моторы этой схемы за рубежом) в силу конструктивных особенностей и без того прекрасно уравновешен, но немецкие инженеры пошли дальше: в двигателе нового образца подавили все вибрации в зародыше – применили уравновешивающий вал.

Для чисто дорожных модификаций двигатель, конечно, форсировали: его максимальную мощность увеличили со 100 до 110 л. с. – за счет изменений во впускной и выпускной системах и модифицированных распредвалов. Что напрягает? Величина степени сжатия: 12,0. Рекомендован 98-й бензин, но датчик детонации, изменяя настройки систем, позволяет безболезненно «переваривать» и 95-й. Новейший «турист» на 15 л.с. мощнее предшествующего – BMW R1150RT, но он и экономичнее: «старый» при скорости 120 км/ч расходовал 5,5 л бензина на 100 км, новый – 4,8.

Устройством ходовой части 2-цилиндровые BMW резко отличаются от «ординарных» мотоциклов. Главный несущий элемент – силовой агрегат, к нему стальными подрамниками крепятся все

узлы. Передняя подвеска – с продольным рычагом, системы Telelever. Среди ее достоинств важнейшее – абсолютно исключен эффект «клевка» при торможении. Задняя подвеска Paralever тоже не из простых: с одним составным пером маятника, в котором проходит карданный вал, и реактивной тягой для компенсации кренов при резком разгоне и сбросе газа (характерных для мотоциклов с продольным расположением коленвала). Основные узлы подвесок унифицированы с примененными на BMW R1200GS, но с одним немаловажным отличием. Для роскошного R1200RT можно заказать электронную систему регулировки ESA: с помощью кнопочек можно регулировать предварительное поджатие пружин и гидравлические характеристики амортизаторов, причем гидравлику – прямо на ходу!

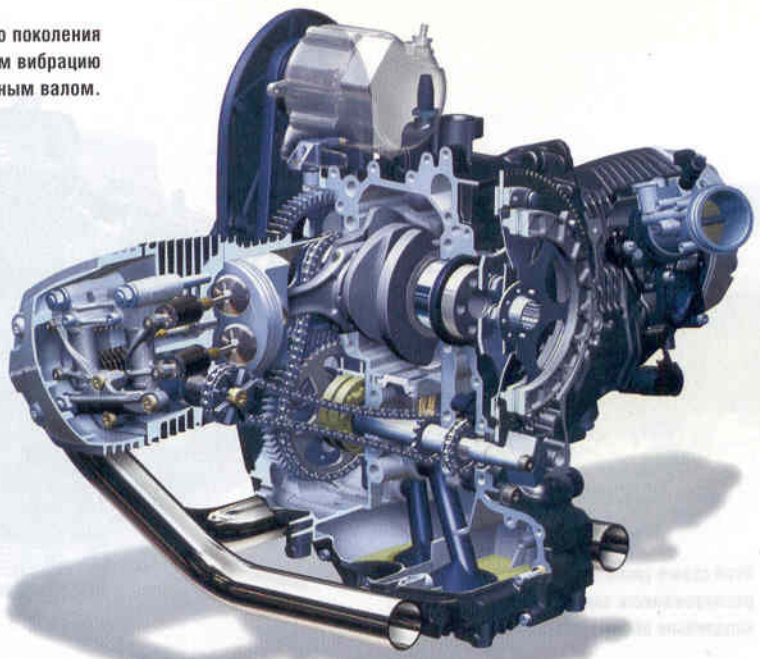
В проектировании и систем электрооборудования инженеры BMW всех обошли – применили двухпроводную систему: один провод «силовой», а по другому передаются команды всем узлам. Это радикальное новшество позволило не только сократить длину (и массу!) проводки, но и отказаться от предохранителей: случись, узел «заболеет» – он сразу же просто отключается от системы.

Вспомним, что наши дебютанты – заядлые «туристы». Что сделали создатели для того, чтобы «железные задницы» выполняли свои 1000-мильные в одни сутки нормативы и не падали в обморок на финише? Во-первых, конструкторы позаботились об эргономике. Да, она своеобраз-

«Турист» по-баварски: новый BMW R1200RT.

BMW R1200ST – для тех, кому нужен аппарат полегче и поспортивнее.

Оппозит нового поколения с подавляющим вибрацию балансирным валом.

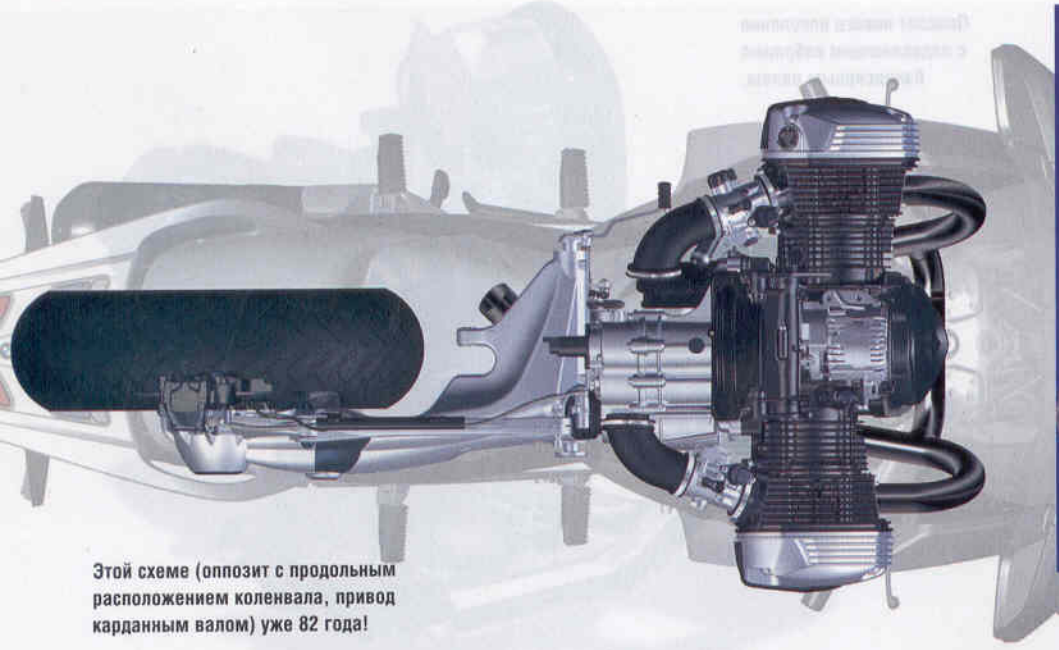


на, отчего переключатели BMW приводят незнакомых с ними мотоциклистов в ступор. Но те, кто к ним привыкнет, ничего другого не пожелают. Седла – раздельные, водительская подушка регулируется по высоте (820/840 мм – для RT, 810/830 мм – для ST; при размещении заказа на мотоцикл только скажи – и тебе сделают седло еще на 30 мм ниже).

Обтекатели у обоих новых BMW не унифицированы. Что вполне естественно, – они адаптированы под различные стили вождения. Но у обоих регулируемые ветровые стекла: у RT – с электроприводом, в пределах 140 мм, у ST скромная механическая регулировка – 40 мм. В стандартное оснащение «Эр-Тэшки» входят боковые багажные кофры емкостью по 32 литра. На «спортах» их устанавливают по заказу.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

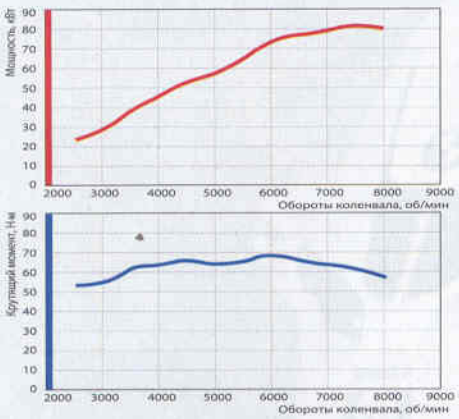
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Модель	BMW R1200RT	BMW R1200ST
Модельный год	2005	2005
Сухая масса, кг	229	205
Длина, мм	2230	2165
База, мм	1485	1502
Высота по седлу, мм	820/840	810/830
Вылет, мм	109,9	111,6
Наклон рулевой колонки, град.	26,6	27
Объем бензобака, л	27	21
Время разгона с места до 100 км/ч, с	3,6	3,5
ДВИГАТЕЛЬ		
Тип	2-цилиндровый, оппозитный, 4-тактный	
ГРМ	HC, 4 клапана на цилиндр	
Рабочий объем, см³	1170	1170
Размерность, мм	101/73	101/73
Степень сжатия	12,0	12,0
Макс. мощность, л.с. при об/мин	110/7500	110/7500
Макс. крутящий момент, Н.м при об/мин	115/6000	115/6000
Система питания	впрыск топлива	
Охлаждение	воздушно-масляное	
Система запуска	электростартер	
ТРАНСМИССИЯ		
Сцепление	1-дисковое, сухое	
Коробка передач	6-ступенчатая	
Главная передача	карданным валом	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Передняя подвеска	рычажная, системы Telelever	
Ход колеса, мм	120	110
Задняя подвеска	маятниковая, системы Paralever	
Ход колеса, мм	135	140
Тормозная система	интегральная, с АБС	
Передний тормоз	2x320-мм диска	
Задний тормоз	265-мм диск	
Передняя шина	120/70ZR17	120/70ZR17
Задняя шина	180/55ZR17	180/55ZR17



Этой схеме (оппозит с продольным расположением коленвала, привод карданным валом) уже 82 года!

Ветровое стекло R1200RT плавно регулируется электроприводом.

Внешняя скоростная характеристика нового двигателя.



На приборной панели R1200RT «честные» циферблаты спидометра и тахометра. В центре большая панель информационного экрана, на который выводятся показания уровня топлива, температуры масла, времени и «номер» включенной передачи.

Вот мы и перешли к перечню заказного оборудования... Что тут скажешь, видали мы списки и потолще. Но не часто... Бегло перечислю главное. Задний багажный кофр – на выбор: емкостью 49 или 28 л. Внутренние сумки для кофров, спинка для пассажира, подогрев рукояток руля и седла. Из «продвинутого» – бортовой компьютер, указывающий не только мгновенный расход топлива, но и предупреждающий, скажем, о падении уровня масла. Круиз-контроль, противоугонная система (иммобилайзер с микросхемой в ключе зажигания входит в стандартное оснащение), радиоприемник с CD-плейером, навигационная система. И маленькая тележка под инструкции, как всем этим пользоваться.

Мы как-то рассказывали историю о том, как конструкторы BMW выставили перед собой 30-килограммовую канистру, чтобы та их вдохновляла облегчить R1200GS. Уж не знаем, что служило для инженеров раздражителем на сей раз, но новые «бимеры» тоже легче предшественников. Скажем, «ЭрТэшка» «похудела» на 20 кг. Что ж, если даму «никто не танцует», ей самое время заняться шейпингом. А то ведь в сбыте мотоциклов баварской марки наметился неприятный синдром: последние два года продажи по чуть-чуть, но падают: в прошлом году компания хоть и продала около 92,3 тыс. мотоциклов, но это на 0,7% меньше, чем в 2003-м. А ведь до тех пор сбыт прирастал 11 лет подряд. Потому так кстати пришлась метода Люфтваффе – палить дуплетом.

«Баварец» без облицовок. «Завязанная» на силовой агрегат рама, подвески с завораживающими названиями Telelever, Paralever.

ТЕВТОНСКИЙ МИНИМАЛИЗМ

Победа в конкурсе «Ducati вашей мечты» (см. «Мото», №6-2004) вдохновила 24-летнего немца Енса фон Брауха. Он основал собственную компанию JvB

Фото JvB Moto

Moto и занялся постройкой дрим-Ducati «в железе» (высокое жюри очаровал построенный в масштабе макет). А пока представил на суд публики новое творение – Single Hotrod. Построенная в здоровых традициях тевтонского минимализма машина – это два колеса, мотор Suzuki XF650 и рама от Kawasaki GPX600 образца 1988 года. 50 л. с. на 150 кг массы. Не так уж и плохо! Аппарат отправился собирать призы на кастом-шоу в Германии и за ее пределами.

СОВСЕМ ДРУГАЯ JAWA

Мало кто знает, что в Чехии не одна, а две мотоциклетных компании с именем Jawa. Одна та, что выпускает легендарные дорожные мотоциклы и расположена в городе Тынец-над-Сазавой. Вторая, не менее известная, – в городе Дивишов. Когда-то она называлась Eso и выпускала первоклассные трековые мотоциклы, а в 60-х годах была насильственно переименована, чтобы ее спортивные успехи помогали продавать мотоциклы «большой» Jawa. Сейчас обе компании вновь независимы, но кто же сегодня помнит про Eso? Так и осталось – Jawa Divisov. И профиль остался прежним: отличные мотоциклы для трековых гонок и гонок по льду (в том числе и юниорские – с 125-кубовыми 4-тактными моторами). А недавно сотрудникам компании пришла в голову отличная идея: а почему бы не конвертировать трековый двигатель... в дорожный? Пристыковали коробку передач, и получился силовой агрегат рабочим объемом 625 см³ и мощностью 75 л. с. (при массе 38 кг). Двигатель подходит и для гоночных (в классе супермоно или супермотардов), и для дорожных мотоциклов.

Фото Jawa Divisov

СУПЕРКВАДР

Дмитрий ЮДИН,
фото Павла КОСОЛАПОВА

GG-Quad, ATV

Какой же русский, оседлав ATV, не выезжает на нем на дорогу? А по дороге хочется ехать быстро! На обычных «квадрах» это невозможно. Так «встречаем» машину необычную, а уж тем более массовой ее никак не назовешь.

Это отнюдь не ATV в привычном понимании. GG-Quad похож на обычные квадрациклы разве что четырехколесностью, а в остальном… Сами судите, максимальная скорость GG – 170 км/ч.

Построили аппарат в известном швейцарском тюнинговом ателье GG, прославившемся работами по доводке мотоциклов BMW и постройкой уникальных аппаратов. В этом творении за основу взяли BMW R1150R, в двигателе ничего не меняли. А вот подвеска… Схему многорычажной подвески этого квадра можно сравнить разве что с подвесками «Формул», в том числе по примененным материалам. Взгляните на фотографии: насколько искусно сплетены ажурные элементы конструкции. Предусмотрена возможность «спортивной» или – это кому что по вкусу – «комфортной» настроек.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	GG-Quad
Сухая масса, кг	375
Габариты, мм	2220x1400
Высота по седлу, мм	740
Объем бензобака, л	20
Макс. скорость, км/ч	170
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	2-цилиндровый, оппозитный, 4-тактный
ГРМ	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см³	1130
Макс. мощность, л.с. при об/мин	85/6750
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	98/5250
Система питания	впрыск топлива
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	валом
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	GG
Передняя подвеска	алюминиевые рычаги
Задняя подвеска	алюминиевые рычаги
Тормоза	4 диска Ø 270 мм, 4-поршневые скобы GG
Колеса	литые
Передние шины	195/40-16
Задние шины	225/40-16

Передняя (вверху) и задняя подвески изготовлены по «формульным» технологиям.

Агрессивно-спортивный дизайн подчеркивает абсолютную «асфальтовость» машины. Расположенные между передними и задними колесами 80-литровые багажники внешне напоминают аналогичные (по расположению) элементы «формульных» кузовов. Исключительно для езды по дорогам предназначены и колеса: низкопрофильные шины на литых дисках OZ Racing не позволят лезть в «пампасы». Аппарат можно было бы назвать даже спорткаром, если бы не мотоциклетная посадка. В остальном все спорткару и соответствует – центральномоторная компоновка, дисковые тормоза, 6-ступенчатая механическая КП с последовательным переключением скоростей. Вот и представьте – как на GG можно отжигать по городу, простите, по гоночной трассе.

Цена? Она «кусается» – около 53 тысяч евро. Но ведь это нечто, исключительное, а за высокие технологии приходится платить. И эксклюзивность тоже денег стоит.

Благодарим за предоставленную информацию московскую компанию **«Автодом»**.

Геннадий МИХАЙЛОВ, фото Brandt

МАНИПУЛЯЦИИ С ЭНЕРГИЕЙ

В мотосалоны страны начали поставлять новый Polaris Predator 500.

Беглого взгляда достаточно, чтобы понять: Polaris Predator 500 – «спортсмен». Даже не по внешнему виду, а по сути: это сгусток энергии, каждая капля которой работает на победу.

Судите сами: 500-кубовый 4-тактный мотор мощностью 46 л.с. с жидкостным охлаждением – такой не подведет и не перегреется. 5-ступенчатая механическая КПП со сближенным «спортивным» рядом и задней передачей – то, что надо, чтобы преобразовать мощность в динамику.

Передняя 4-рычажная подвеска с регулировкой по высоте и жесткости, с рабочим ходом 254 мм – лучшей кинематики для бездорожья пока не придумали. Задняя маятниковая подвеска с регулируемыми амортизаторами Fox и рабочим ходом 279мм – техническое решение, также неоднократно проверенное в мотокроссе.

Polaris Predator 500 «обут» в шины Maxxis Razr PR на алюминиевых дисках Douglas – нужны ли комментарии?! Оцените по достоинству и то, что на всех колесах дисковые тормоза. Передние диски перфорированные, а тормозные трубопроводы усилены оплеткой из нержавеющей стали. Все рассчитано явно не на «прогулки на пленэр». Картину дополняет высокий мотокроссовый руль, удобное седло и мощная защита из полеуретана.

Но хватит дифирамбов – пора опробовать красавца в деле. Если на улице не пойми чего (или так и не начавшаяся зима, или слишком ранняя весна, словом, «бездорожье с элементами грунта и снега»), то так даже лучше: кто сказал, что квадрацикл – игрушка для лета? Динамика такая, что если порезче нажать на газ и при этом не пригнуться к рулю, то рискуешь подняться в «свечу». Что не удивительно: при возросшей мощности машина, как и положено спортсмену, стала значительно легче. Мелкие неровности на дороге Predator просто «не замечает», а крупные «проглатывает», оберегая седока от неудобств. В этом несомненная заслуга хорошо настроенных газонаполненных амортизаторов и кинематики подвески. Не подкачали они и при резком торможении. Аппарат не припадает в характерный для квадроциклов «клевок» при торможении, что позволяет тормозить всеми четырьмя колёсами, а не только загруженными передними. Все это обретает особую ценность, когда, взобравшись на довольно крутой и высокий склон, вам захочется с него спуститься. Оказывается, это совсем просто!

Управление квадрациклом на удивление легкое – я ожидал испытать большее «сопротивление» руля и рычажка КП.

На скользком покрытии выяснилась ещё одна особенность «квадра»: поскольку задняя ось, как и у всех его «собратьев», без дифференциала, по прямой Predator курс «держит сам». В повороте же он упорно скользит наружу, заставляя дополнительно подруливать. Сблокированные ведущие колёса буквально выталкивают его за поворот… На грунте же подобного не происходит: спортивные покрышки так цепляются за землю, что квадрацикл буквально ввинчивается в поворот.

«Что с ним делать зимой?» – спросите вы. Ответ давно нашли спортсмены-раллисты: ездить по снегу. Эта забава – еще какое удовольствие. Скользкие повороты можно проходить в управляемом заносе – с Predator'ом 500 этот фокус получается великолепно. Благодаря мощному двигателю, он моментально входит в занос, легко управляется рулем и газом. Впрочем, чему удивляться: Polaris Predator 500 – «спортсмен», а значит, ему по силам не только «летняя атлетика».

СТИЛЬНЫЙ ВИД.
НЕИЗМЕННЫЙ ВКУС.

Свежий, стильный дизайн пачек WEST отражает то, что ты ценишь в этой марке: динамизм, драйв и яркую индивидуальность.
А вкус сигарет WEST, неизменно богатый и насыщенный, остался прежним.

ВСЕ ТОЛЬКО НАЧИНАЕТСЯ

товар сертифицирован

МИНЗДРАВ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

ТЕСТ

YAMAHA MT-01, нейкед

Модельный год **2005** | Двигатель **1670 см³** | Мощность **90 л. с.** | Масса **240 кг** | Ориентировочная цена **$18 200**

КОДО

Алан КАТКАРТ,
Великобритания,
фото Пола БАРШОНА и
Фридемана КИРНА

«Кодо» – японская ономатопия* для стихотворного выражения биения человеческого сердца. И впрямь, оно так и стучит: ко-до, ко-до...

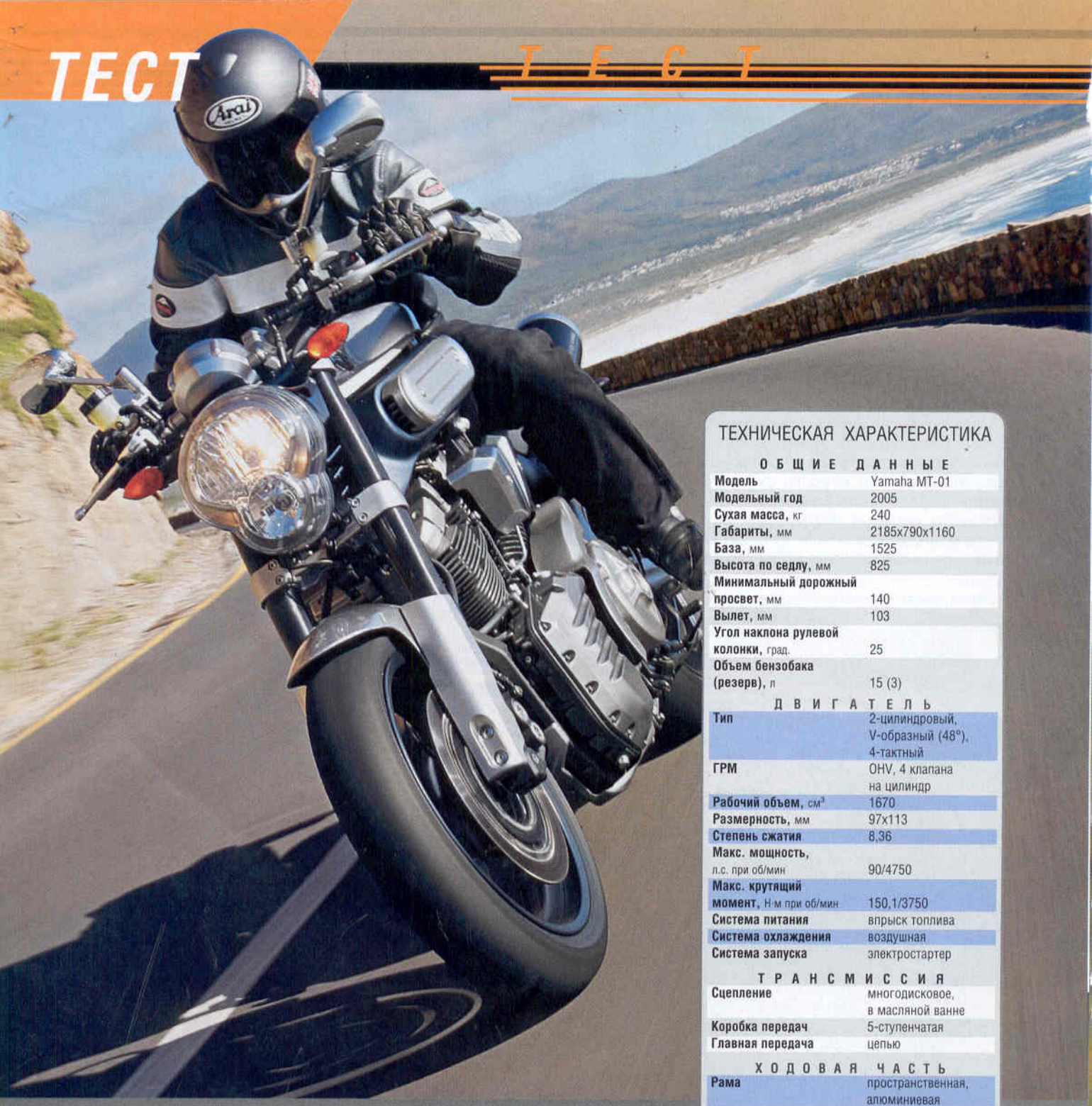
А недавно слово применили в процветающей японской Battle of the Twins (гонки V-твинов), чтобы обозначить ни с чем не сравнимый громоподобный звук из выхлопных труб 2-цилиндровых спортбайков. Ко-до, ко-до, ко-до... Вслушайтесь... И не так ли переполняет пространство звериный рык 90-градусного V-образного мотора Ducati или Suzuki, или оглушающая барабанная дробь Harley XR750, движущихся к первому повороту в американских гонках по земляному треку... Сочное слово... Теперь его переняла компания Yamaha, чтобы обозначить громоподобное биение «железного сердца» нового байка MT-01.

Для многих он стал безоговорочно главным объектом внимания прошедшей осенью выставки Intermot. Новый мотоцикл запущен в производство, и в нынешнем году должны появиться первые 8000 экземпляров, которые поедут по дорогам Европы, Австралии, Океании и Японии – по всему байкерскому миру, кроме США и Канады. Не спрашивайте, почему – здесь, сдается мне, вмешались политические мотивы.

Впервые байк представили публике на шоу в Токио в 1999 году как одно из самых интересных творений дизайнерской студии Yamaha GK Design. Восхищенные зрители предположили, что этот выставочный экземпляр был всего лишь показухой: мол, мы и так можем! Зрители и специалисты прятали едкую усмешку: так ведь в производство он никогда не поступит! Я же полагаю, что мотоцикл на подиуме должен был продемонстрировать, в каком направлении будут развиваться потомки легендарного, но состарившегося идола – V-Max. Однако европейское представительство Yamaha по-другому распорядилось этой разработкой. Ему потребовалась пара лет, чтобы

*Звукоподражание, языковое обыгрывание членораздельных звуков.

Появление MT-01 провоцирует «гонку вооружений» между японскими мотоконцернами.



уговорить правление компании запустить модель в массовое производство. Задуманный вначале как нечто вроде визитной карточки конструкторов и дизайнеров фирмы, 1670-кубовый 8-клапанный спорт-круизер Warrior, разработанный для рынка США, заложил механическую основу мотоцикла.

Мне выпала возможность провести два дня в благословенном для мотоциклистов крае под названием Южная Африка и проехать более 500 км на MT-01, по ходу теста любуясь живописными окрестностями Кейптауна. А познав аппарат, я понял, как много теряют янки.

Забудьте о сравнении с Warrior: MT-01 отличается от вытянутого круизера, как V8 Maserati Spyder (чистокровный спорткар) от V8 Ford Mustang (ни разу не спорткар – его никудышняя имитация). Пусть у обоих мотоциклов один и тот же двигатель, но MT-01 – абсолютный спортбайк, а не аппарат для передвижения от светофора к светофору, который, если уж очень понадобится, то с грехом пополам сподобится повернуть. И абсолютно точно он

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

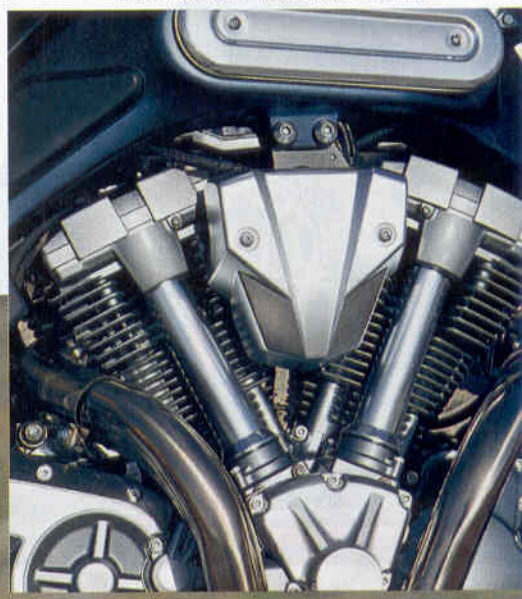
ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	Yamaha MT-01
Модельный год	2005
Сухая масса, кг	240
Габариты, мм	2185x790x1160
База, мм	1525
Высота по седлу, мм	825
Минимальный дорожный просвет, мм	140
Вылет, мм	103
Угол наклона рулевой колонки, град.	25
Объем бензобака (резерв), л	15 (3)
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	2-цилиндровый, V-образный (48°), 4-тактный
ГРМ	OHV, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см³	1670
Размерность, мм	97x113
Степень сжатия	8,36
Макс. мощность, л.с. при об/мин	90/4750
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	150,1/3750
Система питания	впрыск топлива
Система охлаждения	воздушная
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	5-ступенчатая
Главная передача	цепью
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	пространственная, алюминиевая
Передняя вилка	телескопическая, перевернутого типа, ход 120 мм
Задняя подвеска	маятниковая, с моноамортизатором, ход 117 мм
Тормозная система	раздельная, гидравлическая
Передний тормоз	2 диска Ø 320 мм, 4-поршневые скобы
Задний тормоз	диск Ø 267 мм, 2-поршневая скоба
Колеса	литые, 4-спицевые
Передняя шина	120/70-17
Задняя шина	190/50-17

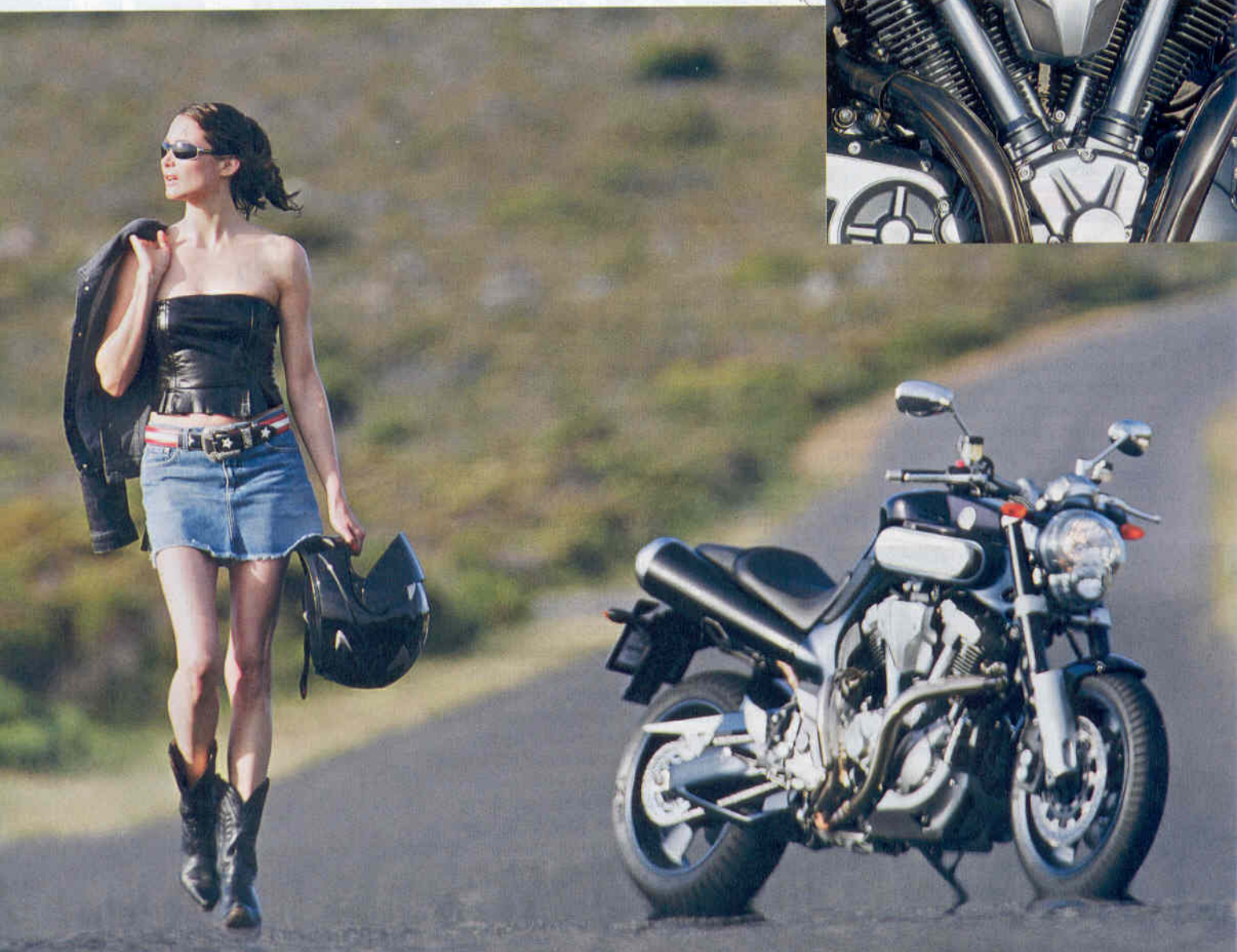
не потомок дрэг-кастома V-Max, как кое-кто (а впрочем – многие) полагал. Это зверь-машина с энергией все преодолевающего пучка фотонов, который ведет себя на дороге так, как V-Max'у и не снилось. Удивительная управляемость! Непревзойденно сбалансирован – это благодаря вилке и тормозам от R1 и литому бесшовному алюминиевому шасси (из двух частей) с длинным литым алюминиевым маятником... Но сперва давайте вместе его рассмотрим – не откажем себе в этом удовольствии.

Горделивая «морда» с двумя стильными круглыми фарами (та, что больше, – ближнего света, а та, что меньше, – дальнего). 43-миллиметровая перевернутая вилка Kayaba. Задняя шина (190/50-17, Metzeler) способна впиться в покрытие так, что обеспечивает незаурядный угол крена и до последней капли реализует потенциал крутящего момента богатырского мотора, а максимальный крутящий момент – на 3750 об/мин. На этих оборотах невероятные 150 Н·м вынесут из поворота под звуки слегка приглушенных раскатов грома из толстых титановых глушителей, расположенных по обе стороны скромного пассажирского сиденья. Но оно – для завершенности линий облика: вдвоем на этом байке не ездят, даже в перечне опций подножки для пассажира не предусмотрены. Душу конструкторов не тронул даже эпизод, когда одна из гостей компании Yamaha решила проехать «вторым номером» до базы и обожгла ногу о глушитель.

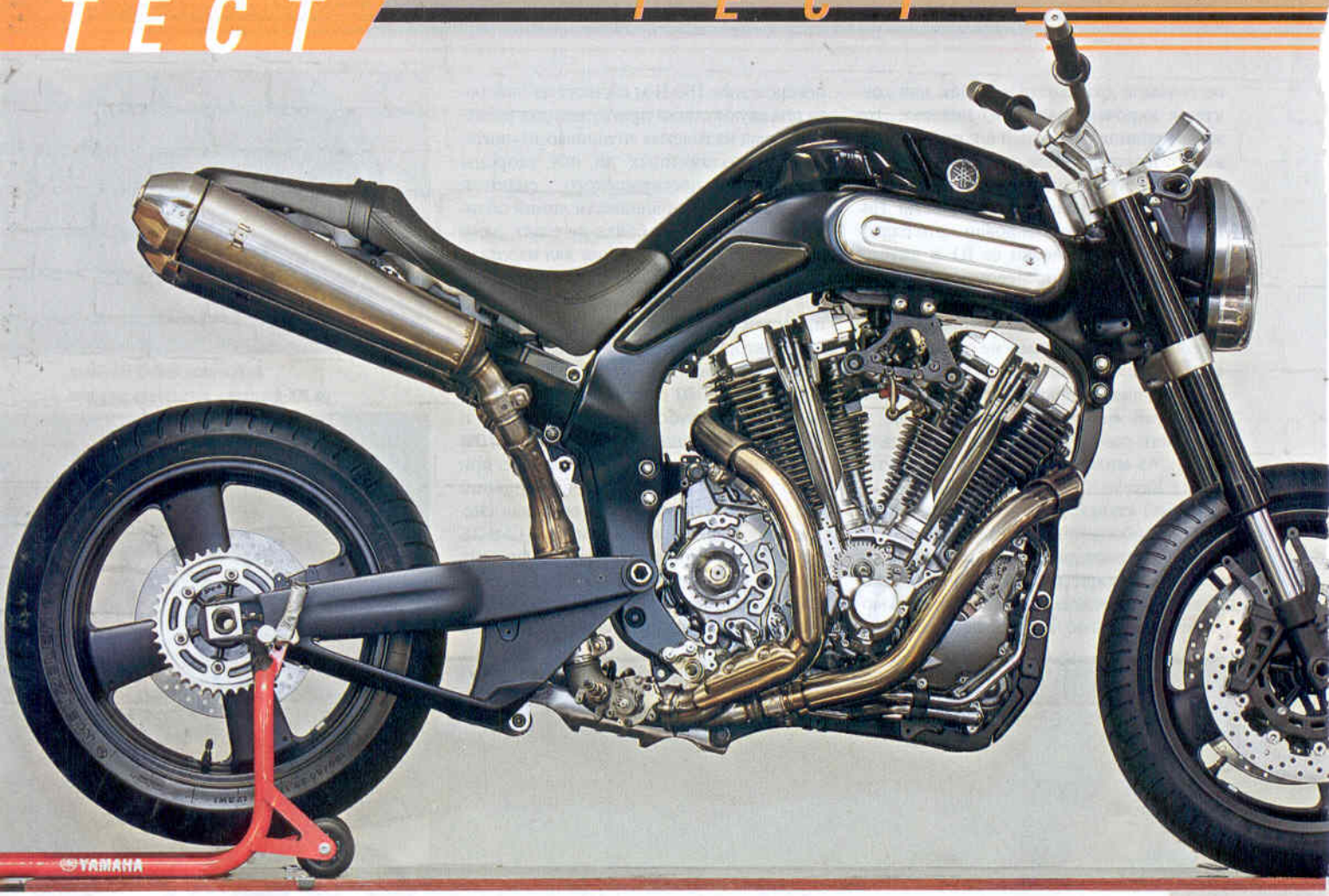
Пусть у MT-01 тот же самый длинноходный 1670-кубовый двигатель, что и у Warrior, но мощность его выше на 10% по сравнению с исходником (90 л. с. при 4750 об/мин). Помогла в наращивании сил и почти спортивная выхлопная система с большим диаметром труб (2-в-2), и перенастроенная электронная система впрыска топлива Mitsubishi с одной форсункой на цилиндр, и сдвоенные 40-мм корпуса дроссельных заслонок Mikuni.

Аналоговая шкала-тахометр, на ЖК-дисплее – показатель скорости.





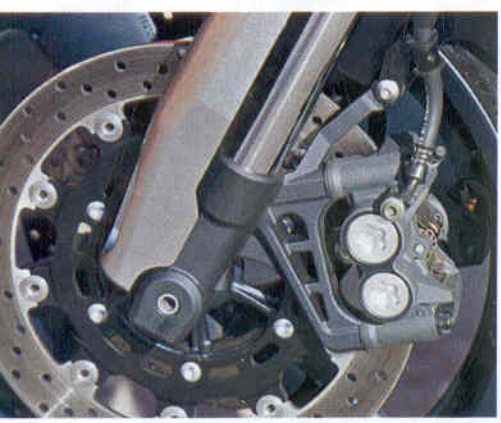
ТЕСТ



Этот нейкед «сделает» со светофора любой «литровый» спортбайк.

Литой алюминиевый маслобак с сухим поддоном картера расположен внизу слева от картера двигателя – здесь он не нагревается и в то же время «усугубляет» стильность мотоцикла. У легкого длинноходного коленвала легкий маховик – его масса значительно снижена по сравнению с Warrior. Это обеспечивает легкий подхват, обостряет реакции мотора на манипуляции ручкой газа. Главная передача – цепная, она справа – вместо ременной слева, как на Warrior. Поэтому больше нет необходимости в громоздкой раздаточной коробке, отчего MT-01 выиграл и в весе, и в компактности.

Вилка и тормоза – от R1.



В выхлопной системе мотоциклов, в первом из 2-цилиндровых байков, установлен клапан EXUP – чтобы повысить крутящий момент. Конструкторам пришлось повкалывать – мозги дымились, чтобы доказать: каталитический нейтрализатор (установленный здесь, чтобы MT-01 соответствовал нормам Евро III) мотор не «задушил». Действительно, всякий раз, как только крутанешь ручку газа, слух волнует раздающаяся из выхлопной трубы отчетливая барабанная дробь. Ко-до! Ко-до! Ко-до!..

Yamaha воспользовалась результатами исследований Buell относительно подвесок – на мотоцикле под мотором горизонтально установлен полностью регулируемый амортизатор. Регулируемая 43-мм перевернутая вилка Kayaba от R1 расположена под углом 25° и с вылетом 103 мм. Два 320-мм передних тормозных диска Fujico с 4-поршневыми скобами Sumitomo и колесами от того же R1 подчеркивают явно спортивные наклонности MT-01. И цвет облицовок тоже сооб-

разен характеру: мотоцикл, заявлено, будет серебристым или черным. (Но и тот, на котором я ездил, – супер: фиолетовый металлик, это отчетливо видно при свете яркого солнца.)

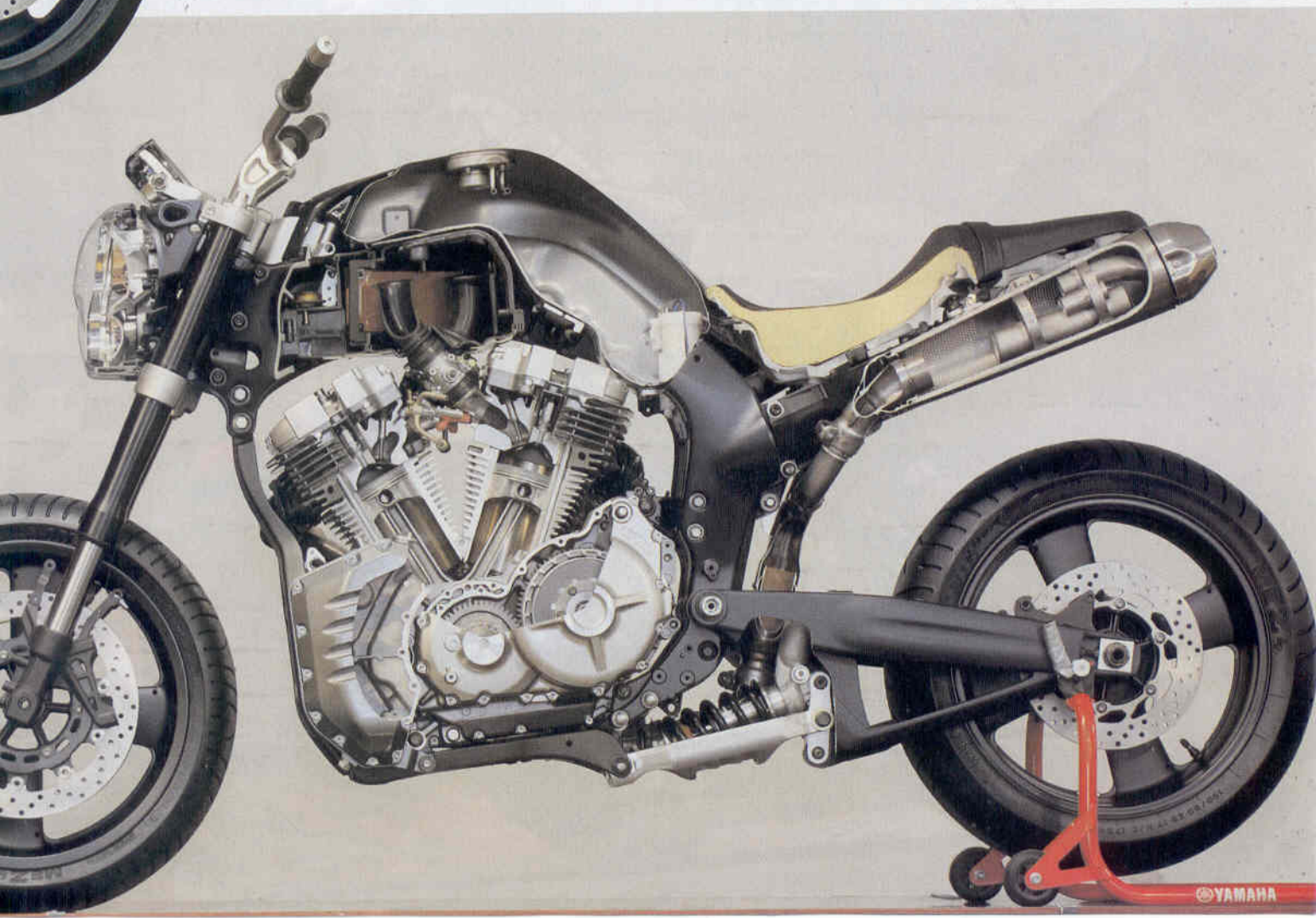
Цельный стальной руль, установленный на 90-мм кронштейнах, чуть сдвинут назад – так, действительно, удобно водителю. Посадка – ни прибавить, ни убавить: вытягиваешься вперед только слегка. По меркам спортбайков сиденье мягкое. На то причина: задний амортизатор настроен на «очень жестко». А возможно, это для того, чтобы противостоять излишнему сжатию от значительного крутящего момента при резком ускорении. Впрочем, по словам конструкторов Yamaha, ход колеса составляет 117 мм, и на ухабистых дорогах, коими изобилуют окрестности Кейптауна, большая масса мотоцикла помогает амортизатору справляться с ухабами, только поэтому байк не скачет как козлик.

Передняя вилка, наоборот, настроена, по-моему, слишком мягко, отчего носовая часть при резком торможении «клюет». Правда, «клюет» на том максимальном торможении, на какое способны радиальные скобы Sumitomo (благодаря радиальному же главному цилиндру). Оговорюсь – на том экземпляре, на котором я ездил, ощутил отчетливое «увядание» тормоза: после того, как вследствие нескольких резких притормаживаний прижимал рычаг к рукоятке. Другие испытатели говорили о том же. Неверный выбор накладок? Мы замечание озвучили – конструкторы задумались.

На циферблате аналогового тахометра размещены экран жидкокристаллического спидометра и предупреждающие лампочки. Подсветка – белого свечения, смотрится необычно. Что можно поместить в малюсенький багажничек под пассажирским сиденьем? Локон дамы сердца?..

Я не в силах совладать с собою – снова тянет поговорить о его голосе. Как только запустите электростартер, услышите «кодо». У MT-01 звучание как у Harley, только у того можно на слух считать такты зажигания, здесь же меньше механических шумов… Ловлю себя на том, что, может быть, я упиваюсь этим звуком, потому что ни один из сегодняшних спортбайков

«Родные» глушители и Stage 3 от Akrapovic.



ТЕСТ

не едет так легко, как этот... Ну да ладно, продолжу исследования всего остального.

Грузики на рукоятках руля не сглаживают вибрацию от V-образного мотора, но грех назвать ее неприятной, а через сиденье и подножки она вообще не передается. Сцепление Yamaha на удивление мягкое – если учесть, сколько крутящего момента ему приходится обуздывать. 5-ступенчатая коробка передач обеспечивает эффективное управление мощным крутящим моментом движка. Переключается КП четко: за два дня я ни разу не промахнулся с передачей.

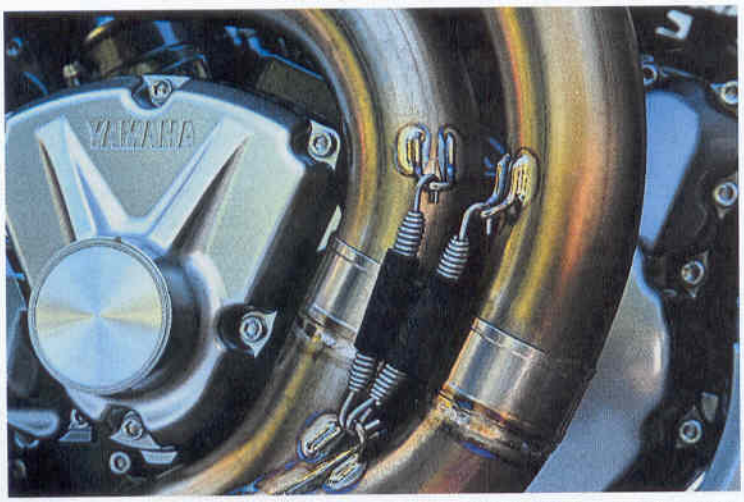
Поддайте газу на одной из нижних передач – и вам только и останется следить за тем, как высоко задрано переднее колесо, а не думать, поднимется ли оно вообще. Мощность неумолимо нарастает, но не взрывообразно. Особенно классно, если удастся переключать скорости так, чтобы ехать по ровному графику крутящего момента – удерживая обороты в зоне между 2500 и 4500 об/мин.

Всего-то на 2300 об/мин уже можно двигаться со скоростью 100 км/ч, то есть в самом начале кривой крутящего момента. А на 4000 об/мин уже несешься 180. Байк быстрый, но дружелюбный. Вместе с тем, стоит чуть «подкрутить» – и на спидометре уже 209 км/ч. То же подметили и другие гонщики, а ведь каждый – со своим весом и телосложением...

Чтобы тронуться на холостых 800 об/мин, достаточно на миллиметр отпустить рычаг сцепления. (Кстати говоря, рычаги сцепления и переднего тормоза на разных испытуемых мотоциклах – я сравнивал – регулируются почему-то по-разному, будто детали поставляли разные производители.) На пятой передаче MT-01 легко ускорится с 1200 об/мин. Невероятные гибкость и крутящий момент! Огромные цилиндры готовы раскрутить мотор до ограничения в 5750 об/мин, но в том нет нужды. Поверните ручку газа, переключите передачу «вверх»... Когда почувствуете, что крутящий момент приближается к максимуму, помашите ручкой любому водителю на литровом супербайке, вознамерившемуся «сделать» вас на разгоне до 100 км/ч.

На нем лучше всего ездить по холмистой трассе. Байком рулить легче, чем от него ожидаешь: на первый взгляд, он кажется круизероподобным. Не слишком широкий руль обеспечивает хорошую управляемость в поворотах, помогая свести «на нет» затруднения, которые вызывает толстая задняя шина (я пришел к выводу, что она нужна только для завершения картины стиля мотоцикла и не обусловлена требованиями динамики). Только в считанных поворотах мне пригодились крайние сантиметры с обеих сторон протектора. Сочетание великолепного клиренса и отзывчивых средств управления (несмотря на откровенно консервативную рулевую геометрию и довольно длинную колесную базу) позволяет нестись на байке с ветерком по хайвею вдоль побережья мыса Доброй Надежды.

Передняя часть поначалу осталась для меня загадкой. Видимо, из-за мягко настроенной подвески я не смог прочувствовать переднее колесо с Metzeler. В конце второго дня испытаний я намеренно прошел по склону несколько крутых пово-



Система выпуска собрана «по-гоночному».

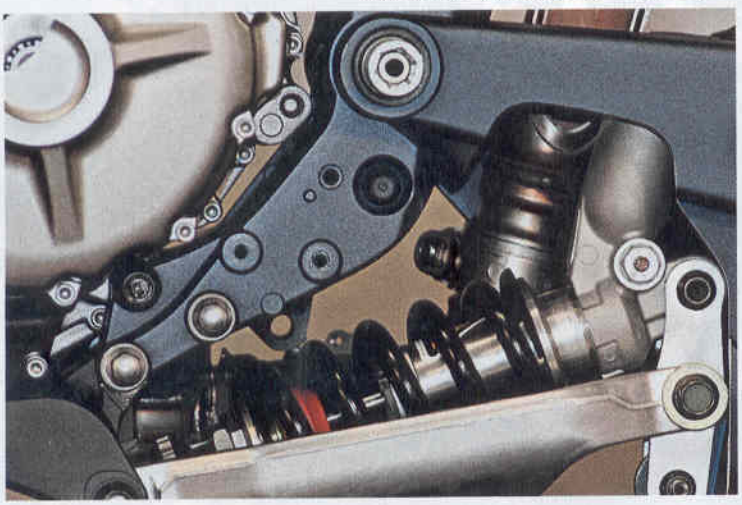
Передняя вилка слишком мягкая, а задняя подвеска очень жесткая... Инженеры замечание услышали. Уже думают.

ротов со скоростью 120 км/ч. И понял, что этот байк хорош в управлении. Но не могу не заметить, что стоит попытаться получше настроить переднюю подвеску, а заднюю сделать менее жесткой. Это единственное, что требует доработки.

...Рефрен о его «голосе» неизбежен. Когда вновь завел мотор, в который раз заворожило урчание, сопровождающее раскрутку движка во всем диапазоне оборотов, ему вторит раскатистый звук из базовых глушителей. Думаю, можно установить тюнинговую версию Stage 3 от Akrapovic (и ее я пробовал), и тогда впору записывать саундтрек на CD и продавать почитателям 2-цилиндровых агрегатов. «Кодо»!..

Но стоп! Говорите, гоночная версия? Да конструкторы и не предполагают, что кто-то соберется на этом аппарате выступать в гонках. Может, он для того, чтобы элементарно позабавиться на дороге и обогнать какой-нибудь суперспорт? Не совсем. У руководителей Yamaha Europe

Амортизатор задней подвески – под мотором.



YAMAHA

ООО "Максималь"
официальный импортер

Распоряжение Федеральной Таможенной Службы №35-р от 31.01.05

Весь ассортимент моторной техники YAMAHA
(мотоциклы, ATV, гидроциклы, лодочные моторы, генераторы)

BIKEWEAR
Мотоэкипировка Arlen Ness (Италия), модели 2005 года

agv
Мотошлемы AGV (Италия), модели 2005 года

ДИЛЕРАМ
• Поставки со склада в Москве по самым низким ценам
• Дополнительные скидки на экипировку Arlen Ness и AGV при покупке вместе с техникой Yamaha
• Полный каталог техники и прайс-лист на диске
(095) 980-55-82

ПОКУПАТЕЛЯМ
Всем покупателям мототехники подарки на $1000

СПЕЦИАЛИСТАМ
Приглашаем на работу:
• менеджера по продажам
• продавца-консультанта
(095) 980-55-82

Мотосалон 906-9298 • Оптовые продажи 980-5582
www.maximoto.ru

ТЕСТ

есть идея организовать серию гонок на MT-01 из пяти-шести кругов на различных GP в честь 50-летнего юбилея компании, наступившего в этом году. Детали регламента соревнований пока неизвестны. Возможно, кто-то организует гонки из пары кругов и на чемпионате мира Superbike, где у Yamaha есть некоторое влияние. Ведь в нынешнем сезоне компания официально возвращается в чемпионат мира, в нем компанию представляют два гонщика. Фламмини (он шеф чемпионата Superbike) вряд ли откажет. После прошлогоднего участия в Over Racing под руководством Кенсея Сато (известной «теневой» команды гоночного отделения Yamaha) в Assen Pro Twins, а также в 8-часовой Suzuka с Over OV23 (он установлен на MT-01, мощность 140 л.с.) очевидной стала возможность сделать из этого аппарата невероятную гоночную машину.

После двух дней «объятий» с MT-01 я могу заявить, что конструкторы Yamaha вновь удивили. Почему – вновь? А вспомните: они представили одно- и двухцилиндровый эндуро двойного назначения (Super) Tenere, создали 2-тактный репли-рейсер RD250/350LC, возродили 4-цилиндровый спортбайк и его «братьев» – гиперспорты R1 и R6 и повторили тот же подвиг в секторе внедорожников, где появилось семейство 4-тактных синглов WR/YZF400/250, завоевали лидерство, опередив в том числе итальянские и тайваньские компании, в производстве 2-цилиндровых макси-скутеров. Марка с перекрещенными камертонами в логотипе убедительно доказала способность оригинально мыслить, когда представила совершенно новый продукт в секторе техники высоких достижений – создала первый мощный спортбайк с газораспределительным механизмом OHV!.. Так ведь и это еще не все.

Роберт Лэндман, глава отдела маркетинга Yamaha Europe, сообщил: то, что представили сейчас – первый мотоцикл в серии новых байков. И это ответ Yamaha претензиям на господство со стороны Ducati Monster, который своим появлением более десяти лет назад основал сектор стритродов. Yamaha уже пыталась сотворить эквивалент Monster и ему подобные байки (то же, не зазевавшись, сделали и другие компании-конкуренты, вроде Aprilia Tuono). Но ничего путного не вышло. И вот теперь абсолютно успешный MT-01 (уж не расшифровывается ли индекс модели как Monster Twin?).

Отпрыски MT-01 наверняка займут разные ниши рынка (еще одно предположение: цифровой индекс «01» – прозрачный намек на то, что число будет расти), и Yamaha хорошо в них устроится. Если не принимать во внимание явно менее техничную серию Buell XB12, у MT попросту нет конкурентов. Еще и потому – сильный ход! – что цена его, если в компании не врут, будет немного ниже, чем R1. К стандартной комплектации производитель предложит какое-то невероятное количество уже анонсированных опций, включая кит для увеличения мощности: от «мозгов» EPROM за 1100 евро до титановой выхлопной системы Akrapovic и различных модификаций двигателя за 3800 евро.

И еще один, пусть и не столь «свежий», но сильный коммерческий ход руководителей Yamaha: решено дать возможность будущим покупателям самолично испытать байк, чтобы ощутить его уникальные преимущества (проехав на нем хотя бы однажды, отказаться от покупки ни один не сможет). Роберт Лэндман рассказал, что всех дилеров Yamaha Europe, к которым поступит MT-01, обязали выделить демонстрационную модель, на которой с первого дня продаж клиенты смогут совершить тест-райд. Мой совет всем, кто подумывает о приобретении нового мощного мотоцикла с объемом двигателя более 500 см³: бегите в ближайший салон дилеров Yamaha и записывайтесь на тест-райд: получите неизгладимое впечатление. Когда повернете ключ в замке зажигания, услышите тот самый звук. Спойте вместе с мотоциклом: «Ко-до, ко-до, ко-до»... Это слово должно звучать именно в этом низком регистре. ⏮

YAMAHA Kawasaki

!!! ЦЕНЫ ВНЕ КОНКУРЕНЦИИ !!!

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР — ООО "ВУЛКАН МОТОРС" · 933-7830 · 937-2589 · 504-2822

- мотоциклы
- гидроциклы
- вездеходы
- снегоходы
- скутеры

- лодочные моторы
- генераторы
- аксессуары
- запчасти
- одежда

BIKEWEAR
мотоэкипировка Arlen Ness (Италия)

agv
мотошлемы AGV (Италия)

!!! весь модельный ряд 2005 года, гарантия, сервис !!!

Строгино, ул. Таллинская, 18, супермаркет "Седьмой континент", 2-й эт. · Сколковское ш., 31, стр.1, Торгово-выставочный комплекс "СпортХит"

www.vulcan-motors.ru

мотоциклы снегоходы мотовездеходы скутеры мотокосметика снегоуборочная техника лодочные моторы бензогенераторы

Салон "Yamaha на Маяковке": ул. Садовая-Триумфальная, 16 (095) 209-16-81 yamaha-motors@mail.ru
Торговый Центр "Твой дом": 24 км МКАД (095) 514-4564 tvoydom@nexus-motors.ru
Торговый Центр "Крокус-Сити": 66 км МКАД (095) 514-4721 crocuscity@nexus-motors.ru
Торговый Центр "МЕГА": 41 км МКАД (095) 730-6339 mega@nexus-motors.ru
Торговый Дом "Автомобили": (Южный порт) Южнопортовая, 22, стр. 1 пав. 26. (095) 506-1637
Дилерский отдел: (095) 209-1863 www.nexus-motors.ru info@nexus-motors.ru Сервис: (095) 911-5690

ТЕСТ

APRILIA RX50, эндуро

APRILIA MX50, супермотард

Год выпуска **2004** | Двигатель **49 см³**, 2-тактный | Макс. скорость **90 км/ч** | Масса **70 кг** | Ориентировочная цена **€3575**

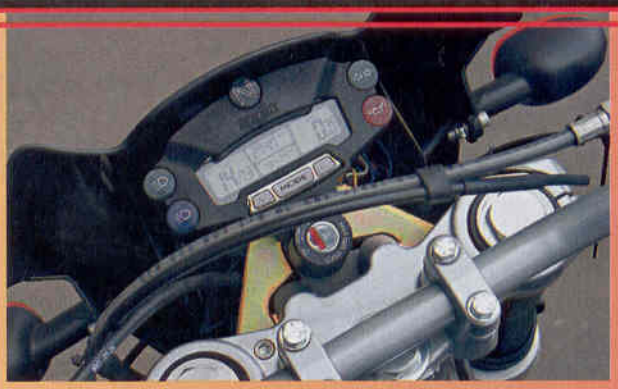
ДАМ ФОРУ И «ВЗРОСЛЫМ»

Лев ГАРЯЕВ,
фото Константина ЯКУБОВА

Свели мы их «нос к носу» по одной причине – так и подмывает сравнить. Различаются они только колесами и «приборками». А в езде?

Смотрятся современно оба. Ну, понятно почему – все-таки дизайн итальянский: формы, пропорции, изгибы линий, небольшие прямоугольные фары… Маленькие поворотнички – и те согласуются с канонами стиля. Богато оснащены приборки. И в целом – не дешевка. Смотрите – перевернутые вилки (на «полтинниках» такую дороговизну встретишь нечасто), на том и другом на обоих колесах дисковые тормоза… Оснащены по-взрослому!

Сел за руль МХ и сразу заметил первый «косяк»: шланг переднего тормоза болтается прямо перед носом и закрывает собой добрую четверть приборки. Беру на за-



Болтающийся перед глазами шланг ломает кайф от новомодной приборки.

метку: в движении не получится, бросив лишь беглый взгляд, «снять» всю информацию – придется всматриваться, отвлекаться от дороги. Или взять хомутик да оттянуть, закрепить шланг, чтобы открыть обзор? Могу, не надорвусь, но почему здесь так – ведь «Италия»... А приборка-то хороша! Жидкокристаллический дисплей – шедевр: на нем информация о скорости, пробеге, времени, запасе бензина.

Прямая классическая посадка. Мотардик невысок по седлу (оно узковато, но, тем не менее, достаточно мягкое и удобное). Пухленькие 17-дюймовые колеса «обуты» в спортивную резину Pirelli Diabolo. Все кнопочки под пальцами – лихорадочно нащупывать их не придется.

Нажал на кик, и после половины хода он запустил моторчик. Признаться, поначалу и не сообразил, что движок завелся – настолько тихо работает на холостых. Вибраций – ноль. Это заслуга балансирного вала (на «полтиннике»-то!).

Ну, тронулись!.. Разгон хорош: до 6000 об/мин мотардик едет как обычный мопед, а в этой «точке» наступает подхват. Чуть позже понял, что на первых двух передачах МХ легко поставить в «свечу» с газа, а на высших моторчик прекрасно «идет за ручкой». Двухтактник – он и есть двухтактник: мал – да, но «заряжен» на славу!.. Перещелкнув все шесть передач и разогнавшись до 90 км/ч, чувствую, как железо сдается под натиском встречного воздушного потока и быстрее ему уж не разогнаться. Но и такая дина-

мика и «максималка» – очень даже недурно для мопеда-«полтинника».

Под стать мотору и тормоза. Резкие, отзывчивые, они в союзе с мягкой «спортовской» резиной позволяют делать «стоппи» уже с нажатием на рычаг тормоза только двумя пальцами. Да и обычный, не экстремальный режим торможения абсолютно предсказуем. Одно «не очень»: чересчур длинноходная и мягкая для дорожного аппарата передняя вилка своими «клевками» несколько раздражает. Не люблю я «клевать» и «кланяться» не по делу... Но сказать, что вилка плоха, язык не повернется: она жесткая на изгиб и кручение. «Перевертыш» все-таки! А вот задняя подвеска заслуживает всяческих похвал: благодаря жесткому маятнику и прогрессивной характеристике амортизатора, мелкие и крупные колдобины вместе с ямками «обрабатывает» «на пять с плюсом».

И снова – про шины. Даже на таком легком аппарате мягкая спортбайковская резина прекрасно держит курс даже на влажном асфальте, более того, позволяет глубоко закладывать в поворотах. Управляемости ставлю «пятерку с минусом»: будь чуть меньшим ход обеих подвесок, не жадничал бы – оценил на полные пять баллов. В целом же ходовая часть весьма жесткая. Осмелюсь строить догадки: наверное, она рассчитана на гораздо более мощный мотор, нежели штатный.

По пробкам продираться на нем – в удовольствие: мотард узкий. Его лаконичные радиаторы системы охлаждения нисколько не мешают лавировать между рядами. А со-

Оба одинаково хороши, но каждый по-своему: MX – городской стиляга, RX – стиляга дачный.

Мотор с жидкостным охлаждением в жесткой, как скала, раме. Задняя подвеска – с «прогрессией». И это – в обоих «полтинниках».

Переднее колесо у MX более «асфальтовое», но для асфальта «злое»...

...зато на RX оно такое «зубастое», что не спасует на пересеченке.

всем непролазную толчею машин можно объехать, заскочив на тротуар и не получив при этом пинка под зад (седлом, а не жезлом автоинспектора). Это – благодаря длинноходным подвескам и большому дорожному просвету.

С вами, юноша, все ясно – пересяду-ка я на RX. На нем сразу почувствовал себя иначе: большие по диаметру колеса изрядно увеличили высоту по седлу. Резина, хоть она и мягкая, но из-за типично «эндурного» рисунка не позволяет так же остро, как на MX, контролировать аппарат на асфальте. Зато на пересеченке RX все долги возвращает с лихвой: большие колеса, зацепистый протектор, огромный дорожный просвет и малый вес позволяют творить чудеса в деле самозабвенного гряземешательства. Приборка здесь не столь прикольная, как на MX, зато показания стрелочных приборов читаются легче: для эндурных занятий жидкокристаллические прибамбасы не впрок... Но и тут весь кайф портит тормозной шланг: болтается как деревяшка в проруби, раздражает. А главное, оттянуть и закрепить его хомутиком не к чему.

Поездил я и на этом, но существенной разницы между мопедами не нашел: такая же динамика, такие же подвески и тормоза...

Если соберетесь покупать, не упустите из виду спортивные возможности аппаратиков: они могут стать прекрасными «тренажерами» для начинающих гонщиков (MX – для эндуриста, RX – для участника соревнований класса «супермото»). В той же степени они неплохи в более «бытовой» езде. ⏮

Благодарим салон **«Италмото»** за предоставленную технику, **«Магазин Мото.Ру»** – за экипировку.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	Aprilia MX50 (RX50)
Модельный год	2004
Сухая масса, кг	70
Габариты, мм	2050x780x1330 (2060x1350x810)
База, мм	1340 (1360)
Высота по седлу, мм	850 (890)
Объем бензобака, л	9,5
Макс. скорость, км/ч	90
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	1-цилиндровый, 2-тактный, с балансирным валом
ГРМ	лепестковый клапан
Рабочий объем, см³	49
Размерность, мм	40,3x39
Степень сжатия	12
Макс. мощность, л. с. при об/мин	9/7800
Система питания	карбюратор Dell'orto, Ø диффузора 12 мм
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	кикстартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепью
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	трубчатая, стальная
Передняя вилка	телескопическая, перевернутого типа, ход колеса 250 мм
Диаметр несущих труб, мм	35
Задняя подвеска	маятниковая, с моноамортизатором и прогрессивной характеристикой, ход колеса 260 мм
Передний тормоз	диск Ø 230 мм, 2-поршневая скоба
Задний тормоз	диск Ø 220 мм, 2-поршневая скоба
Колеса	спицованные
Передняя шина	100/80-17 (90/90-21)
Задняя шина	130/70-17 (110/80-17)

NFS 150, ATV

Год выпуска **2004** | Двигатель **149,6 см³** | Мощность **11 л. с.** | Масса **172 кг** | Макс. скорость **60 км/ч** | Ориентировочная цена **$ 4500**

Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ, фото Павла КОСОЛАПОВА

СПРЯЧЬ ЖЕЗЛ, ИНСПЕКТОР

Да, «китаец». И что с того? Нынче многие японские и европейские автомотопроизводители обосновались в странах «третьего мира», собирают здесь свою технику, которая и по качеству, и комплектацией не хуже той, что сходит с конвейеров головных предприятий. И хотя имя ему так и не придумали – есть только индекс, от этого машина ничуть не проигрывает.

Качество? Пока не знаю. Ответить на этот вопрос ответственно можно будет после 100–150 километров пробега, как минимум.

А сейчас следует подчеркнуть особенное: это первый в России импортный ATV, вышедший из разряда «чистых» внедорожников. Уже на заводе на квадре установили весь набор светотехнических приборов (фару, стоп-сигнал, поворотные сигналы и аварийную сигнализацию), зеркала заднего вида, спидометр с набором контрольных ламп, у машины есть задний ход. NFS, таким образом, относится к новому классу машин Street Legal, то есть разрешенных к эксплуатации на дорогах общего пользования – а значит, катайся по улицам, пока не надоест!

И все-таки ATV правильнее испытывать там, где его корни – на бездорожье.

За городом устроился в седле, чтобы вникнуть, что и как устроено. Скажу коротко: лапки переключения передач нет, вместо рычага сцепления – рычаг заднего тормоза, такой же, как на скутерах. Тот же принцип запуска двигателя (с одновременным нажатием на любой из тормозных рычагов) и похожая трансмиссия с вариатором и автоматическим центробежным сцеплением. В силу того, что машинка невелика по габаритам, даже водитель невысокого роста подвинут к рулю плотно. Сам же руль по размерам такой же, как, скажем, перекладина руля эндуро.

Перемещаю вперед, в положение «F» рычаг управления трансмиссией (он расположен у правого колена), трогаюсь с места. 1-цилиндровый 4-тактный двигатель живо набирает обороты. Я их скорее чувствую, чем слышу – шума 150-кубовый мотор создает совсем немного. Вибрации тоже весьма умеренные: еле-еле ощущаю их в руле и подножках, они не «размазывают» картинку в зеркалах заднего вида.

Так уж повелось, что во всем мире технику такого рода – с 4-тактными 150-кубовыми двигателями выпускают немногие компании (пока, во всяком случае). Из-за чего сегодня вы с трудом найдете нечто похожее в российских мотосалонах. Но аналоги существуют, скажем,

Управление светотехникой – как на мотоцикле.

Небольшой спидометр и три контрольные лампы сообщают водителю всю необходимую информацию.

Рычаг управления трансмиссией прижат к телу ATV, так что при движении он вам не помеха.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модельный год	2005
Сухая масса, кг	172
Габариты, мм	1700x1065x1040
База, мм	1125
Высота по седлу, мм	790
Просвет, мм	220
Диаметр разворота, м	4,35
Объем бензобака, л	11
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	1-цилиндровый, 4-тактный
ГРМ	OHC
Рабочий объем, см³	149,6
Степень сжатия	10
Мощность, л. с. при об/мин	11/7500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	11,5/4500
Система питания	карбюраторная
Охлаждение	воздушное, принудительное
Система запуска	электро- и кикстартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	автоматическое, центробежное
Главная передача	вариатор, цепная
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	трубчатая, стальная
Передняя подвеска	независимая, на двойных поперечных А-образных рычагах
Задняя подвеска	зависимая, маятниковая, с моноамортизатором
Тормозная система	комбинированная
Передние тормоза	барабанные
Задние тормоза	дисковые
Передние шины	22x7-10
Задние шины	22x10-8
ГАРАНТИЯ/СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ	
Гарантия	1 год
Межсервисный пробег	1000 км
ОСНАЩЕНИЕ	
Стандартные светотехнические приборы, режим аварийной сигнализации, зеркала заднего вида, передача заднего хода (сопровождаемого световым и звуковым сигналами).	

Yamaha 125 Breeze и Suzuki LT-F160 появились аж 11 лет назад. Сравнивать с ними молодого «китайца» следует корректно. Буду корректен: если, к примеру, сопоставить сухой вес каждой из этих трех моделей, то окажется, что NFS значительно тяжелее даже 160-кубового Suzuki (172 кг против 155 кг у LT-F160).

Но не торопитесь забрасывать испытуемого гнилыми помидорами. Надо принять во внимание его большие, чем у конкурентов, габариты, на 40% более вместительный бензобак, полный светотехнический обвес и все прочее, без чего его не допустят к езде по городским дорогам.

Даже и «обремененный» таким богатством NFS разгоняется до 60 км/ч! Для квадра это весьма не мало. Правда, еще правее стрелка спидометра отклоняется с все большим трудом, но для 11 л.с. и этого вполне достаточно. Это не слишком скоростной, но послушный и безо-

Передняя подвеска регулируется по преднатягу пружин амортизаторов.

На снимке хорошо видно, что горизонтально расположенный цилиндр упакован в пластмассовый «чехол».

пасный вездеход. А проезд по асфальту для ATV – скорее вынужденная мера (если, скажем, грязь абсолютно непролазная), а также способ добраться до места назначения чуть быстрее обычного. И если вы не поленитесь (как я не поленился) и проделаете один и тот же путь на NFS по дороге и по обочине, то сможете убедиться: в уровне комфорта и скорости разница совсем невелика. Большие передние колеса избавляют от тряски. И только большее, чем хотелось бы, напряжение рук и необходимость концентрировать внимание на ухабах заставили меня сделать остановку, чтобы немного передохнуть.

Считаю важным отметить, что именно шины, а не короткоходные подвески обеспечивают водителю NFS тот уровень комфорта, с которым приятно прокатиться, а то и попутешествовать, и не только по дороге. Убежден, что ни передняя, ни задняя подвески (с ходами 65 мм и 85 мм соответственно) не способны были бы обеспечить столь мягкое и вместе с тем настолько предсказуемое приземление после прыжков с полутораметрового трамплина. Я попрыгал – прочувствовал. Было, признаться, страшновато, да и шутка ли – заставить нелегкий ATV выполнять «взрослые» упражнения. Но машина позволяет, при этом держит удар, не разваливается, а в других ситуациях запросто взбирается на крутой холм и с той же легкостью с него спрыгивает – и ты снова и снова получаешь удовольствие. Значит, хорош тракторок. Этот ATV по степени управляемости и прочим задаткам уже гораздо ближе к спортивным ATV, нежели к 90-кубовым машинам, предназначенным для детишек в возрасте 8–12 лет.

В дополнении к двум рычагам переднего и заднего тормозов, расположенным на руле (как и у любого другого скутера), на NFS установлен еще и ножной тормоз, он под правой ногой, а воздействует одновременно на все колеса. Спрашивается, в чем выигрыш – в обеспечении безопасности? При форс-мажорных обстоятельствах (назовем их так) шансов вовремя остановиться – более чем... Это так. Но не слишком ли высока цена этого «более» – машину ведь пришлось утяжелить и усложнить. Не знаю, не знаю...

Но поехали дальше... При движении задним ходом раздается звуковой сигнал и загорается красная лампочка на щитке приборов. И внимание водителя обостряет, и зазевавшихся прохожих «разбудит». Это устройство – не излишество..

Цилиндр двигателя тщательно «упакован» в специальный пластмассовый контейнер, внутрь его в принудительном режиме подается «забортный» воздух. Таким образом конструкторы решили сразу две проблемы – избавили двигатель от перегрева и защитили его от летящей из-под передних колес грязи. Умницы!

С учетом немалых нагрузок на вариатор и сцепление и их подвергли принудительному охлаждению (по той же схеме, что и мотор). Точку забора воздуха для воздушного фильтра (а если случится преодолеть ручей?) подняли высоко – под переднее сиденье. Фильтр – многоразовый. Передние барабанные тормоза – «непромокаемые». Ведомая звездочка и задний тормозной диск ограждены от механических повреждений защитными металлическими дисками большего, чем «опекаемые», диаметра. За это я вновь готов похвалить конструкторов.

Как и за всю машину в целом. Их стараниями теперь появился полноценный устойчивый ATV, на котором, не опасаясь повышенной возбудимости автоинспекторов, можно и двигаться по шоссе, и зажигать по городу, и резвиться в лесах, лугах и по буеракам. Что другим ATV и не снилось.

Благодарим компанию «**WYP-Motor**» за предоставленный ATV, фирму «**Автоконцепт**» – за экипировку.

РИА
МОТОРС
Москва,
м. «Улица 1905 года»
ул. Антонова-Овсеенко, 6
253-2969
259-7676
Екатеринбург,
ул. Щербакова, 145а
ООО «Золотое крыло»
8(902) 843-6323
8(912) 602-6102
YAMAHA
www.riamoto.ru
МОТОЦИКЛЫ ЯПОНСКОГО РЫНКА
ОГРОМНЫЙ ВЫБОР
Мотоциклы с пробегом из Японии • Индивидуальный подход
Профессиональный сервис • Дисконтная система • Гибкая система оплаты

«ВОЛК» ИМЗ-8.1238, дорожный

Год выпуска **2001** | Двигатель **745 см³** | Мощность **45 л. с.** | Масса **232 кг** | Пробег **5000 км** | Ориентировочная цена нового мотоцикла **100 000 руб.**

Вадим ТРОСТЯНСКИЙ, г. Малоярославец

ПОД СКРИП, ПОД ЛЯЗГ, ПОД ВОЙ...

Редакция «Мото» продолжает длительные испытания «Волка» – самого претенциозного и дорогого отечественного мотоцикла.

Напомним, что после передачи мотоцикла с Ирбитского мотозавода в редакцию случился «клин» мотора – на 67 километре пробега («Мото» № 8-02). Последовали разборка, экспертиза и ремонт двигателя (№ 10-02), о впечатлениях после езды по городу мы писали в № 1-03. Затем «Волка» передали опытному мотоциклисту Вадиму ТРОСТЯНСКОМУ. Его первые отзывы – в «Мото» № 12-03, стр. 42. Теперь, два года спустя после начала испытаний, вновь возвращаемся к «волчьей» теме.

Обнаруженные ранее дефекты и недостатки не «рассосались». Больше всего досаждает несоответствие потенциала мотора и возможностей трансмиссии: жуть как не хватает 5-й передачи! Бывает, шуршишь шинами на 120 км/ч по шикарной дороге, в отличную погоду,

сзади сидит девочка, волосы по ветру... «А побыстрее можно?» – вопрошает красотка. Вот тут-то кайф и ломается: если побольше «открыть» газ (а у ручки еще есть запас вращения), то возникают вибрации. Да и за возросшим ревом двигателя друг друга не услышишь.

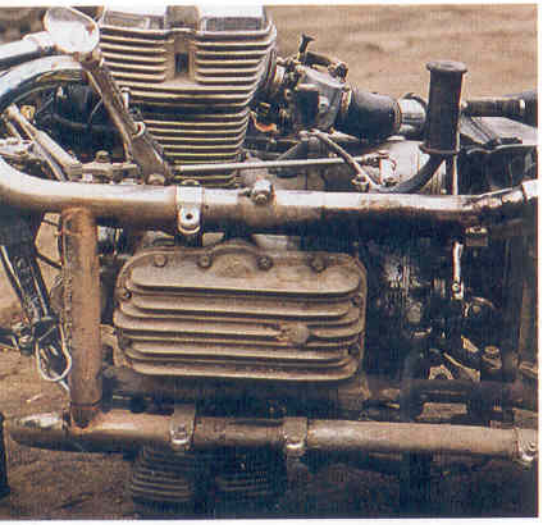
Задняя подвеска просто опасна для здоровья: «дубовые» амортизаторы передают организму «отчет» о каждой кочке. Хуже того, подушка сиденья, хотя и сделана стильно и обтянута чехлом из натуральной кожи, так ведь она, зараза, проминается, и пятой точкой ощущаешь стальную арматуру.

После первой тысячи километров появился мерзкий скрип пружин. Это шумовое сопровождение хорошо одним – за версту вперед распугивает пешеходов. Как и лязг в КП во время переключения передач. Прохожие замечают: «Мужик, у тебя что-то с коробкой...» или: «Вот тебе и иномарка...» Когда отвечаю, что это «Урал», то говорят: «Ну, тогда все понятно»...

С бряцанием болтаются педали-дублеры – ими пользуюсь только когда уж очень захочется проехать по городу манерно... Появился неприятный гул. В КП или мосту – так и не разобрался. И вообще, слишком много отвлекающих шумов – от них устаешь. Не мотоцикл, а какая-то громыхалка.

Некоторые малоприятные вещи просто должны были возникнуть – они заложены самой конструкцией. Например, боковая подставка без датчика, а ведь когда садишься на мотоцикл, ее с места водителя не видать – заслоняет цилиндр, вот и забываешь убрать. Стартер не оборудован

Если посмотреть «под брюхо», бросаются в глаза точки прорывов газов из-под хомутов труб выпускной системы, видны следы подтекания масла из разъема с КП.

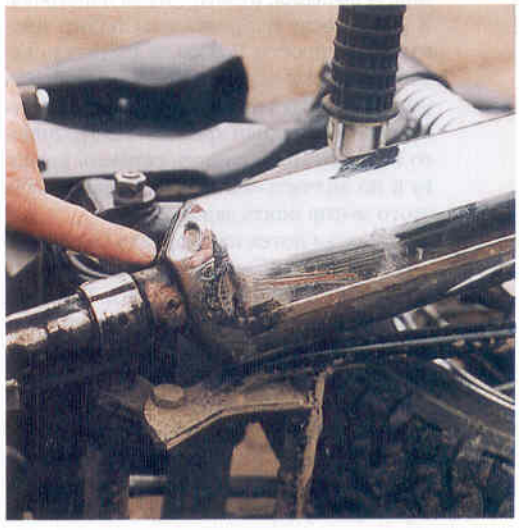


блокировкой запуска при включенной передаче. Однажды знакомый (он мотоциклист, но малоопытный) сел за руль, как водится, начал «вникать» (интересно же – «Волк»!) и случайно нажал на кнопку стартера. А я, как назло, оставил мотоцикл на передаче. «Волк», конечно, рванул вперед и помял дверь стоявшего впереди автомобиля. А автомобиль его – моего незадачливого гостя...

Изготовители из Ирбита умудрились испортить впечатление даже от великолепно работающего переднего тормоза Brembo: его шланг при поворотах цепляется за кронштейн и сильно натягивается. Пришлось усовершенствовать конструкцию – я привязал шланг веревочкой к вилке.

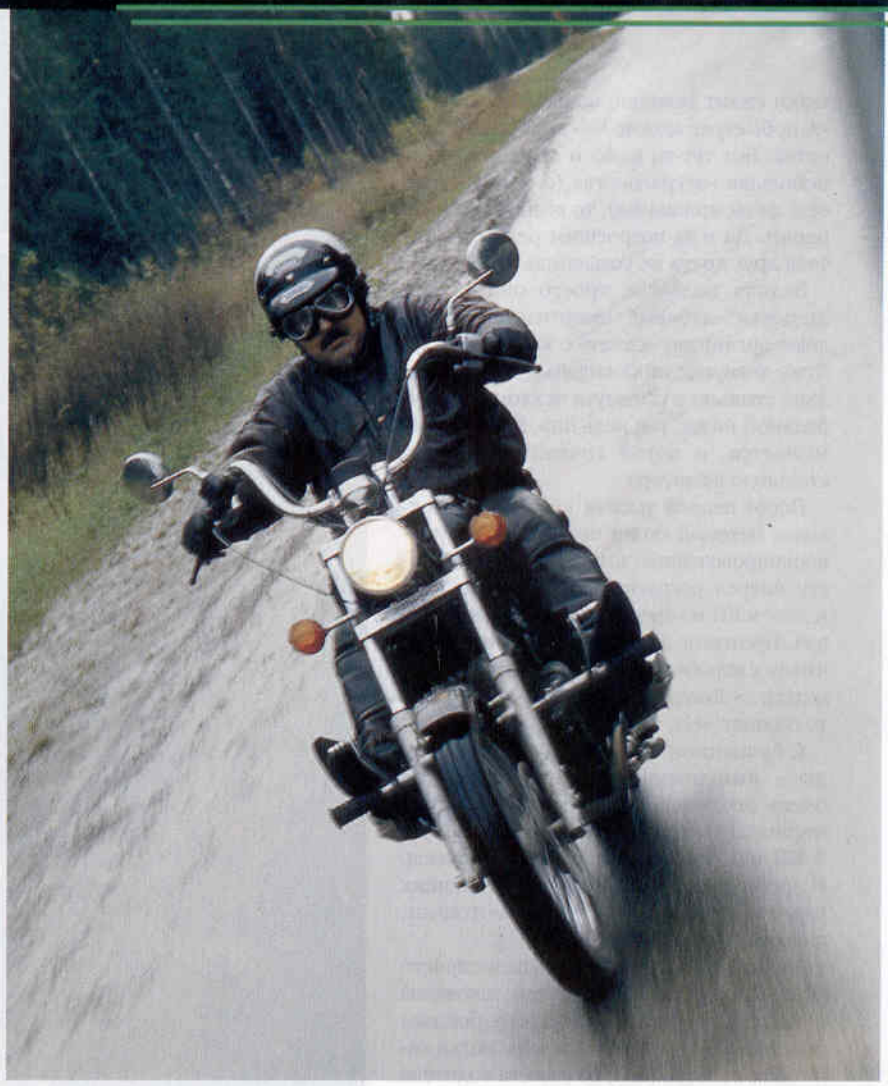
Крылья, переднее и заднее, будто соперничают друг с другом – какое из них позволит грязи побольше изгваздать водителя. Из-под переднего летит на ноги (и двигатель), из-под заднего (оно без

Лопается сварка у приемного патрубка глушителя. Да и кронштейн крепления глушителя слабоват.



Сиденья выглядят симпатично, но от них и водителю, и пассажиру удовольствия мало. Кроме того, пассажиру совершенно не за что держаться – ни ремешка, ни ручек...

Непонятно назначение загогулины на центральной подставке. А вот лапки, за которую надо выдвигать подставку, нет!



Больше всего досаждает несоответствие возможностей двигателя и трансмиссии: жуть как не хватает 5-й передачи.

брызговика) – на спину. По части вредительства не отстают педали-дублеры. Ничем не подпертые, каблуки ботинок сползают с них и соприкасаются с раскаленными выпускными патрубками. Обувка – на выброс.

Появились на мотоцикле и свежие неисправности. Самая коварная – произвольное отключение системы зажигания. Я выяснил, отчего – из-за перегрева. В жару после непродолжительного проезда на скорости 120 км/ч двигатель давал перебои и вскоре глох. Я попробовал усовершенствовать обдув – сверлил отверстия в передней крышке. Но это ничего не дало. Приходилось снимать крышку и по полчаса «загорать». Только после этого мотор опять заводится.

Однажды потек карбюратор (напомню – это не что-нибудь, а Keihin). Постучал по корпусу – течь прекратилась. В другой раз после заправки на трассе где-то между Воронежом и Липецком пластмассовая пробка бака разбухла, ее намертво заклинило в горловине. Виноват был «злой» бензин. Понятно, – «левый». Но отчасти виноваты и конструкторы: зачем понадобилось заменять металлическую пробку на пластиковую?.. Позже заправил нормальный бензин – пробка приняла свою первоначальную форму.

После 3000 км был развеян миф о том, что ирбитские мотоциклы новых моделей не «текут». Куда там! Сейчас масло сопливится из всех агрегатов не меньше, чем у допотопных «совнархозов».

К счастью, прокалывать колеса не приходилось, а то ведь я не представляю, как пользоваться центральной подставкой – она без единого кронштейна. Я чуть ли не с лупой искал сварочный шов – думал, кронштейн отлетел. Тщетно! Вместо него под глушителем приварена загогулина непонятного назначения.

У нас в Малоярославце на «Волках» ездит несколько ребят – и все мучаются с глушителями: они распаиваются внутри, внутренняя труба отрывается и вылезает из корпуса. При ремонте приходится сваркой прокладывать швы сверху, а ведь это очень портит «волчий экстерьер»...

Собрал недостатки «в кучку» – кучка не так уж и мала... Но не забыть бы упомянуть о хорошем – есть о чем говорить. «Холодный» запуск – прекрасный. После прогрева карбюраторы устойчиво держат холостые. Свет – шикарный, мощности генератора хватает на все. Зеркала стоят «мертво», на ходу не «прыгают». Хромирование добротное: за два года блеск ничуть не потускнел. Аппарат достаточно динамичный... Не хочу показаться непоследовательным, но ездить на «Волке» нравится. Еду себе и радуюсь. Под скрип, лязг и вой агрегатов...

Фото **Павла КОСОЛАПОВА** и **Ивана КСЕНОФОНТОВА**

POLARIS® Опережаем на 10 лет

	POLARIS	YAMAHA	HONDA	BOMBARDIER
Максимальный рабочий объем	**800 куб.см двухцилиндровый** лучший	660 куб.см одноцилиндровый	650 куб.см одноцилиндровый	650 куб.см одноцилиндровый
Максимальная мощность	**64 л.с.** лучший	42 л.с.	49 л.с.	48 л.с.
Максимальное буксировочное усилие	**680 кг** лучший	551 кг	386 кг	500 кг
Режим включения полного привода на ходу	**Автоматическое переключение на ходу независимо от скорости** лучший	Полный привод с включением на минимальной скорости	Необходимо остановиться и включить режим 4x4	Необходимо остановиться и включить режим 4x4
Максимальный дорожный просвет	**35,6 см** лучший	30,0 см	25,4 см	24,4 см
Система питания	**Инжекторная** лучший	Карбюратор	Карбюратор	Карбюратор
Гарантия	**3 года** лучший	1 год	1 год	1 год

BRANDT

Эксклюзивный дистрибьютор Polaris в России
Приглашаем к сотрудничеству региональных дилеров
Тел.: (812) 449-14-30, www.brandtpolaris.ru

Олег СОЛОВЬЕВ (Турист), Москва, фото Алексея ЛОБОВА

ПОЧЕМУ Я ЕЗЖУ МНОГО

HONDA VT1100C Shadow, круизер

В голове формировался образ еще не рожденного мотоцикла: как в калейдоскопе, модели мелькали, росли объемы двигателей, менялась высота рулей, колеса все «вспухали»... Жизнь налаживалась! Великие творения инженерной мысли конструкторов ИМЗ уже не удовлетворяли – пора пересаживаться на «буржуйскую» технику. Хотел: чтобы круизер или чоппер, чтобы двигатель V-twin, хром, рогатый руль, посадка как в кресле... Понимаю, это стандартные желания убежденного чоппериста. Нравилась внешность Honda VLX Steed, однако смущали его куцеватость и скромный по объему мотор. Навел было прицел на круизер Kawasaki Vulcan с «правильными» колесами – широким задним и узким передним. К моей досаде такой не подвернулся.

В один счастливый день зашел на сайт одного из московских мотосалонов и увидел Honda VT1100C Shadow. Батюшки, он же почти как Steed, только размером побольше, а объем двигателя – за «литр». Накопал информацию: он создавался прежде всего для американского рынка, когда Honda конкурировала с Harley-Davidson. Производился мотоцикл, соответственно, на «хондовском» заводе в США. Альтернатива тому же H-D Dyna Glide.

Первая реакция: «А что, интересно...» Изучение фотографии и технического описания вызвало нарастающий зуд, начало свербить в месте соприкасания тела с креслом. Калькуляция денежных сбережений показала, что этот мотоцикл я не только хочу, но и могу. Купить.

Еще и подхлестнул короткий диалог с приятелем:

– Ух ты какой! ...(Далее последовали его несвязные междометия.)

– Представляешь, я могу его заказать прямо сейчас!

– Так чего ждешь?!

Контрольный звонок в мотосалон окрылил: лот свободен, предоплату пока никто не внес. Уже на следующий день я оплатил мотоцикл и возвращался домой с глупой, непонятной улыбкой на физиономии.

Потянулись недели томительного ожидания. Из Японии аппарат два месяца «плыл» морем, долго подвергался таможенной очистке во Владивостоке, ехал на поезде в Москву... По ночам меня преследовали кошмары о тонувших паромах, пожарах на всех таможнях Дальнего Востока и гнусном воровстве на железных дорогах. Но отогревали душу заветный договор о купле-продаже и несколько цифровых изображений мотоцикла. Фотки изучал часто, подолгу и в мельчайших подробностях. Довел себя до того, что блики и отражения на хромированных поверхностях с перепугу казались помятостями и ржавчиной, а отражения фотографа на отполированном баке – вздутиями краски.

В канун Нового года раздался телефонный звонок: привезли! И я забыл про все на свете.

Остаток зимы пролетел. Я навещал его в гараже: нарезал вокруг него круги, трогал, строил планы на лето... Наступил март с его оттепелями, солнышком и бодрящим духом весны. Вспыхнуло острое, как к женщине, желание открыть сезон тут же, немедленно! Что и сделал (после «легкого» ТО – благо, менять сра-

зу все расходники не потребовалось).

Выезжал будто впервые в жизни: мотик новый, непривычный, да и за зиму рулить я разучился. Осторожничал... Но как только освоился, рьяно бросился наматывать первые километры. Эмоции? Песня! Безудержный кайф!..

Но об эмоциях – на тусовке, сейчас подробнее о свойствах мотоцикла.

Внешний вид и стиль не обсуждаем – «на вкус и цвет..»... «Купила» эргономика: в аппарате, на мой взгляд, все отлично. Большой «диван», удобно расположены подножки, рукоятки руля. Возможность периодически менять посадку – от строго прямо до полулежа на спине позволяет проглатывать сотни километров пробега без особой усталости... Часто слышу от знакомых про «отбитую задницу». Что это такое, не знаю до сих пор... Комфорт пассажира – тоже на уровне. Вес мотоцикла – 260 кг. Кому-то покажется, что это тяжеловато, но по мне – в самый раз.

В приборной панели «обязательный набор»: спидометр и контрольные лампочки нейтрали, поворотников, дальнего света и датчика боковой подставки. На спидометре лампочки датчика давления масла и температуры. Американский «акцент» мотоцикла проявился в разметке спидометра: он градуирован в милях.

Двигатель и коробка передач: на модель VT1100C устанавливается карбюраторный V-twin жидкостного охлаждения объемом 1099 см³ с заявленной мощностью 63,5 л.с. Солидный объем обеспечивает ровный набор оборотов с «низов» до «верхов», без провалов и подхватов. Поскольку тяговые характеристики двигателя высоки, мотоцикл оборудовали 4-ступенчатой коробкой передач. Как и подобает Honda, коробка работает четко. Но это не избавляет владельца от обязанности следить за уровнем тормозной жидкости в гидравлическом приводе сцепления.

Благодаря тому, что двигатель крепится на сайлент-блоках, вибрация мотора гасится и водителем практически не ощущается. Кстати говоря, не понятно, почему в более поздней модели VT1100C2 ACE специально устроена тряска двигателем. Что-то не замечал, чтобы среди приверженцев Honda водились мазохисты.

Практически сразу обнаружил не то чтобы ущербность модели, но, так скажем, особенность: передаточные отношения КП таковы, что двигаться, допустим, на 20 км/ч на третьей передаче не получится – обороты двигателя падают ниже холостых. Так что, будьте любезны, используйте передачи в соответствии со скоростным режимом. Как бы возмещая отсутствие тахометра, эти режимы подсказывает разметка на спидометре: первая передача – 0–50 км/ч, вторая – 50–100 км/ч, третья – 100–140 км/ч и последняя, четвертая – 140–200 км/ч.

Свет. В принципе стандартный для чоппера набор – фара, указатели поворота и задний габарит со стоп-сигналом. Но, опять же, ориентирование на американские нормативы внесли особенности: повернешь ключ зажигания – и светится все: фара, задний габарит и передние указатели поворота, служащие габаритами. Силы света фары хватает на все случаи жизни, за исключением поездок на высокой скорости в темное время суток по неосвещенным участкам дорог.

Общие данные: сухая масса – **260 кг** ■ колесная база – **1585 мм** ■ высота по седлу – **765 мм** ■ емкость бензобака – **14 л.** **Двигатель:** 2-цилиндровый, 4-тактный ■ рабочий объем – **1099 см³** ■ максимальная мощность – **63,5 л.с. при 6000 об/мин** ■ система питания: два карбюратора постоянного разряжения. **Трансмиссия:** сцепление – многодисковое, в масляной ванне, с гидроприводом ■ коробка передач: 4-ступенчатая, главная передача – карданный вал. **Ходовая часть:** рама – дуплексная, стальная ■ передняя подвеска – телескопическая вилка **Ø 41 мм** ■ ход колеса – **145 мм** ■ задняя подвеска – маятниковая, с двумя амортизаторами ■ ход колеса – **135 мм.** Передняя шина – **110/90-ZR19** ■ задняя шина – **170/80-ZR15.** **Тормоза:** передний – дисковый, с двухпоршневой скобой ■ задний – барабанный.

Спидометр проградуирован в милях.

Здесь лампа в фаре просится помощнее.

Тормоза. Передний – однодисковый двухпоршневой гидравлический Nissin. Он совсем неплох, но хочется улучшить его характеристики. Задний – механический барабанный, он надежен, в попытках заблокировать заднее колесо не замечен.

Подвеска. С нею просто удобно ездить на разных скоростях, по дорогам с различными покрытиями, по местностям с любым рельефом. Хороша передняя вилка: зажав передний тормоз, на мотоцикле можно качаться, как на водяном матрасе.

Привод. На заднее колесо – карданным валом. Это несомненное достоинство тяжелых большеобъемных круизеров: ресурс огромный, надежность предельная, заботы с его обслуживанием минимальные: заменить 150 мл трансмиссионного масла один раз на 10–15 тысяч км пробега несложно даже ленивому. Особенно отчетливо эти преимущества ощущал в дальних поездках: каждое утро «цепные» спутники тратили чуть ни по полчаса на смазку цепи. Я же лениво просыпался, прогревал двигатель и курил. А ведь цепи еще и растягиваются, а звезды стачиваются… Нет, только кардан!

Как все это ездит? Ездит замечательно! В зависимости от настроения можно гоняться со светофора, а можно, сняв шлем, медленно катиться, рассматривая окрестности. То и другое приятно. Кстати, о скоростных режимах. Уверенный динамичный разгон – до 140 км/ч. До 160 – чуть менее «весело». Разгонялся до 180 км/ч, и запас во вращении ручки газа оставался. Поскольку ветрового стекла нет, поначалу на высоких скоростях «сдувало» потоком набегающего воздуха. Потом привык, надел шлем поудобней и уже достаточно уютно чувствовал себя на крейсерских 160 км/ч. Это по трассе. В городе же обычно езжу небыстро. В тесном городском потоке и в пробках габариты и вес мотоцикла неудобств не причиняют. Выхлоп сделал громким: высверлил «флейты» из «дудок» глушителей. Это здорово помогает: автомобили подвигаются, не мешают проезжать в щели.

Летом только и делал, что ездил. Понятное дело, в городе, конечно, на пикники. Съездил в Крым как участник ралли «Весенний ветер». Потом была расслабленно-экскурсионная поездка по городам Золотого кольца. Доехал до Петербурга, наконец-то увидел Петергоф… Пробег за сезон составил порядка 20 000 км. Знаете, почему так немало? Потому что нашел именно тот мотоцикл, который хотел.

ТЮНИНГ И РАСХОДНИКИ

Провел тюнинг – слишком громко сказано: доработал только выпускную систему и установил воздушный фильтр низкого сопротивления K&N. До остального руки не дошли. Хочу установить армированный тормозной шланг на передний тормоз, багажник на заднее крыло, кожаные боковые кофры и кожаную багажную сумку на пассажирское сиденье – это для дальних поездок.

Расходники: аккумулятор Yuasa – $100, замена масла (лью полусинтетику Agip или Motul) – четыре раза по $20 + 3 маслофильтра по $8, замена масла и сальников передней вилки – $80, комплект резины Metzeler Marathon – $300, два раза менял масло в редукторе, по 150 мл трансмиссионного масла Motul.

Истинный V-твин.

REGGY®
www.statusquo-company.com

Продукция компании Status Quo –
это дополнительная степень свободы и новые ощущения

Велосипеды Скутеры Мотоциклы Квадрациклы

MOSCOW MOTO BIKE SALON

Приглашаем посетить наш стенд в пав. №5
на выставке «МОТОСАЛОН» 10–13 марта
в «Экспоцентре» на Красной Пресне.
Вас ожидают подарки и сувениры!

Компания AGA: авто–, мото–, велотовары – оптом и в розницу
Центральная справочная служба: (095) 721–3333. www.agah.ru

AGA®

МОТОЦИКЛЫ, МОТОРОЛЛЕРЫ, ATV
ГЕНЕРАТОРЫ, ЛОДОЧНЫЕ МОТОРЫ
ПРОДАЖА В КРЕДИТ И ЛИЗИНГ
СЕЗОННОЕ ХРАНЕНИЕ

КАЧЕСТВЕННОЕ
ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ
МОТОЦИКЛОВ, МОТОРОЛЛЕРОВ,
ATV, ГЕНЕРАТОРОВ, ЛОДОЧНЫХ МОТОРОВ
ГАРАНТИЯ НА ВЫПОЛНЕННЫЕ РАБОТЫ 1 ГОД
ЭВАКУАЦИЯ
СТЕНД ИЗМЕРЕНИЯ МОЩНОСТИ ВАШЕГО МОТОЦИКЛА

YAMAHA

ДиМ+Ко

Волоколамское ш., 120, т. (095) 105 05 22
www.dimko.ru

Антон РАСЩЕПИХИН,
двукратный чемпион РФ
по шоссейно-кольцевым мотогонкам,
фото **Павла КОСОЛАПОВА**

KTM 125SX, кроссовый

Двигатель **124,8 см³**
Масса **93,6 кг**
Ориентировочная цена **$ 5000**

НА ЧЕМ «КОЛЬЦЕВИКУ» ЕЗДИТЬ В КРОССЕ

Межсезонье в России тянется бесконечно, а форму поддерживать надо – вот и купил кроссовый мотоцикл.

Многие советовали: бери 4-тактник, у него и мощности больше, чем у 2-тактного, и тяга «интереснее». Торопиться не стал – посоветовался с профессионалами. Зачем в новом для меня виде сразу садиться на мощный? Я ведь не «чайник», понимаю, насколько кросс сложная и не менее опасная, чем «кольцо», дисциплина.

Тренер, к которому я обратился, сказал: «Научишься ездить на «125» – на любом кроссаче будешь ездить играючи». И я выбрал легкий KTM 125SX. Прав тренер: на SX «жесткий» 2-тактный двигатель, он нагружает пилота физически, вынуждает постоянно работать с КП, учит филигранному обращению с ручкой газа и не менее точно, чем на «кольце», ловить момент переключения передач. Это не 4-цилиндровый 4-тактник, этот то и дело «чахнет» даже на средних оборотах.

Любой кроссовый аппарат беспрерывно трясется и вообще норовит «жить своей жизнью». С мотоциклом потяжелее новичку непросто совладать, проще справиться с менее скоростным и легким аппаратом. Так что «125» в этом отношении превосходный тренажер.

Порою несешься по полю, от страха глаза хочешь закрыть – и кажется (особенно закоренелому «кольцевику»), на следующей кочке точно «уберешься». Но за счет мощных и энергоемких подвесок проезжаешь еще 20 метров –

Общие данные: год дебюта – **2002** ■ сухая масса – **93,6 кг** ■ база – **1461 мм** ■ высота по седлу – **925 мм** ■ объем бензобака – **7,5 л.** **Двигатель:** 1-цилиндровый, 2-тактный ■ рабочий объем – **124,8 см³** ■ мощность – **39 л. с.** ■ система газораспределения – лепестковый + мощностной клапаны ■ охлаждение – жидкостное ■ система питания – карбюраторная ■ система запуска – кикстартер. **Ходовая часть:** рама – трубчатая, стальная ■ передняя подвеска – телескопическая вилка перевернутого типа ■ задняя подвеска – маятниковая, с моноамортизатором и прогрессивной характеристикой. **Тормоза:** передний и задний – односторонний дисковый ■ передняя шина – **80/100-21** ■ задняя шина – **100/90-19.**

и руль на месте, и шея цела… Чувствую, на заводе-изготовителе много внимания уделяют подбору и настройке подвесок. Впрочем, то же скажу и о тормозах, и о двигателе.

Машина сверхнадежная – испытал не раз… Странно было услышать от мужиков, повидавших виды, что лет 10–15 назад тех, кто ездил на KTM, подкалывали: «Что, вступил в Клуб Трудолюбивых Мальчиков?». Оказывается, тогда из-за низкого качества сборки мотоциклы KTM регулярно ломались, и их бесконечно чинили. Но теперь об этом можно рассказывать как о недоразумении.

В отличие от «кольцевых» аппаратов, в которых доминируют продвинутые системы питания, применяются электронные системы управления двигателем, здесь многое можно «крутить» самому. Что удобно: 2-тактная техника восприимчива к изменениям температуры воздуха и других погодных условий, что сильно меняет характер работы двигателя, его характеристики. Вот и представьте, как ведет себя кроссач, если на неделе три тренировки, а погода всякий день разная. Хочешь гоняться нормально – поневоле научишься регулировать карбюратор, подбирать нужные жиклеры… Мне это и интересно. И потом, если гонщик научится досконально разбираться в технике, он легче объяснится с механиками, тренером, другими спортсменами.

Нравится KTM и своим дизайном (иначе его и не купил бы), а еще тем, как он укомплектован. На зависть «японцам», на SX уже в «стандарте» установлены подвески WP, армированные тормозные шланги и лепестковые тормозные диски. По большому счету, тюнинговать в нем практически нечего. Те, кто «прикипел» к этой модели, меняют выхлопную трубу и колдуют с мощностным клапаном на выпуске. Я до этого не «дорос» (возможно, пока). Для меня сейчас важнее всего отшлифовать технику езды и понять, как создать связку «пилот-мотоцикл». Это сложная наука, наверное, поэтому профессионалы говорят: «Гонку выигрывают не высотой и красотой прыжков – гонку выигрывают в поворотах».

Когда первый раз покупал шины и узнал цены на них, изумился: почему такие дорогие? Подозреваю, не я один задал себе этот вопрос. И сам же нашел ответ: комплект шипованной резины при правильной эксплуатации «ходит» целый сезон. Получается, они намного дешевле спортбайковских: в «кольце» можно и за один week-end «приговорить» пару комплектов.

Регулярно же приходится тратиться на сальники передней вилки, тормозные колодки, цепи и ведущие звездочки. А в «грязевых» заездах эти детали «умирают» мгновенно: три тренировки – и меняй на новые. Потому-то многие и избегают «грязевых» гонок.

Поршневая группа тоже не ходит долго, ее моторесурс составляет не более 30 часов, а это что-то около 15–20 тренировок. Но в отношении ремонтопригодности 2-тактники на голову выше 4-тактных. Замена поршня, поршневого пальца, других расходников, плюс оплата их замены обходится в 160–180 долларов и занимает всего 3–4 часа работы опытного механика. Никаким 4-тактникам, и уж тем более «кольцевым» аппаратам, подобное и не снилось.

Если характеризовать его в целом, то скажу следующее: 125SX – превосходный тренировочный аппарат, он для тех, кто не торопится сломать шею, не склонен тупо выжимать всю мощность из мотора, максимальную скорость на прямых. Для кого постижение техники езды стоит на первом плане.

Александр ФИГЛИН, фото Honda

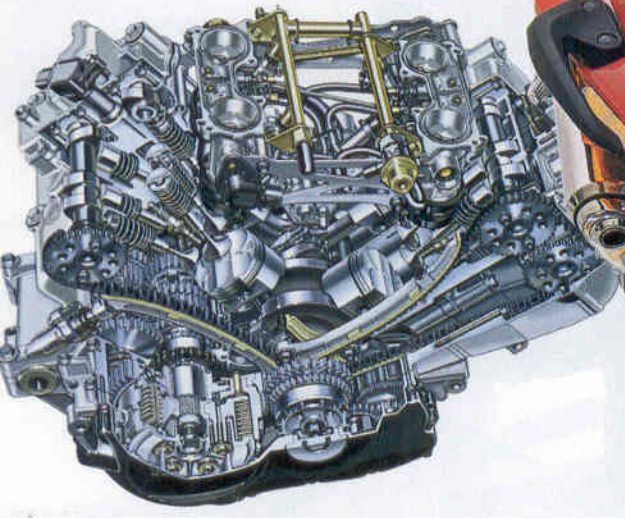
ВЕЩИЦА В СЕБЕ

HONDA VFR: ТЕХПРОГРЕСС НА СЛУЖБЕ ЮЗЕРА

Семейство VFR в этом году отмечает 20-летний юбилей. В ряду мотоциклов своего класса эта когорта остается чем-то особенным, «вещью в себе» – не для каждого, лишь для настоящего ценителя.

На первый взгляд эта Honda не вполне соответствует своему спортивно-туристическому предназначению – слишком мала, «скромен» и рабочий объем двигателя: всего 782 см³. Но в этом-то и разгадка неубывающей популярности VFR! Кажущиеся недостатки инженеры Honda обратили в достоинства. Мал? Вот и прекрасно! Значит, не спасует на сложных горных серпантинах, а вместе с тем не будет чувствовать себя слоном в посудной лавке на городских улицах. Двигатель невелик? Зато компактный и легкий. А для отдачи во всем диапазоне оборотов его оснастили системой VTEC. До 7000 об/мин работают лишь по два клапана на цилиндр, вдохновляя характерной для 2-клапанных моторов тягой, а как только обороты нарастают, подключаются еще два – и мотор весело раскручивается, не «затухая» на верхах.

И в ходовой части – то же сочетание спортивных и туристических достоинств. Компактная и легкая рама изготовлена из алюминиевого сплава. Особенность, характерная для лучших мотоциклов Honda: опора маятника задней подвески не на элемент рамы, а на картер силового агрегата. В то же время задний подрамник – это стальная труба солидного размера, она легко выдерживает вес пассажира и багажных кофров. Подвески – с регуляторами предварительного поджатия пружин, а задняя – еще и с регулятором гидравлики отбоя.



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Модель	Honda VFR
Модельный год	2005
Сухая масса, кг	213 (с АБС 218)
База, мм	1460
Высота по седлу, мм	805
Объем бензобака, л	22
Макс. скорость, км/ч	250
Разгон с места до 100 км/ч, с	3,1
Двигатель	4-цилиндровый, V-образный
Рабочий объем, см³	782
Макс. мощность, л.с. при об/мин	109/10500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	80/8750
Система питания	впрыск топлива PGM-FI
Коробка передач	6-ступенчатая
Передняя шина	120/70ZR17
Задняя шина	180/55ZR17

Нельзя не сказать пару добрых слов о тормозной системе. Она интегральная, то есть усилие и от рычага на руле, и от педали передается на оба колеса. Но в то же время она «воспитана» как спортивная: из шести поршней передних суппортов от переднего рычага срабатывают пять, а не четыре, как в традиционных системах.

Honda VFR выпускается в двух исполнениях. «Люксовая» версия дополнительно оснащена тормозной системой с АБС и дистанционным гидроприводом регулировки поджатия пружины заднего амортизатора. Широк и выбор заказных аксессуаров: 35-литровые боковые багажные кофры и 45-литровый задний, сумка на бак, высокое ветровое стекло, рукоятки руля с подогревом, противоугонное устройство.

Так что Honda VFR – один из самых совершенных современных мотоциклов. Может быть, в этом и причина того, что конкуренты так до сих пор и не дали достойного ответа – хотят, да не могут?

ВСЕ ЛУЧШЕ И ЛУЧШЕ

Компания Uvex выпустила новую модель шлема Sport Boss. Развитая система вентиляции, стекло с антизапотевающим и устойчивым к царапинам покрытием, нижний спойлер Down Force, улучшающий динамику, – все это обеспечит комфортную езду на высоких скоростях. Модификация – модель со встроенной гарнитурой (связь – по технологии Bluetooth), которая позволит владельцам шлемов общаться между собой и слушать радио.

Не забыты и чопперисты. В честь 77-летия компании Uvex поступит в продажу модель Jet 77 со специально разработанным к этой дате логотипом.

МЯГКИЙ ПАМЯТНИК «ЩЕНКУ»

В 40-х годах прошлого века в мотоциклостроении произошел прорыв. И совершил его... «Щенок». Именно так переводится название веломоторчика Cucciolo, принесшего небольшой тогда итальянской фирме Ducati первый громкий успех. Он заложил основу мотореволюции, которая привела к появлению высокотехнологичных спортбайков, включая культовые Monster и Multistrada.

В память о том двигателе компания Ducati выпустила серию мягких игрушек – щенков в майках и банданах или кепках с логотипом фирмы.

BRP
BOMBARDIER ATV
OUTLANDER – победитель российских соревнований по трофи-рейду 2004
МОТОВЕЗДЕХОДЫ BRP
ПОКОЛЕНИЕ OUT
ПРОДАЖА, ГАРАНТИЯ, СЕРВИС У ОФИЦИАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ
Алматы: "Евразия СТ" (3272) 749830; Архангельск: "БАРС" (8182) 642131; Барнаул: "КАНТРИ-МОТОРС" (3852) 336428; Владивосток: "АВА - Трейд" (4232) 300139; Волгоград: "H2O" (8442) 944089, Выборг: "Аквамарин" (813-78) 9-36-97; Екатеринбург: "ОКАМИ-СПОРТ" (3432) 240114, "Свердловские моторы" (3432) 790801, "Торговый Дом Спорт" (3432) 623970, "Компания "Беркут" (3432) 626407; Иваново: "РИАТ-АВТО" (0932) 307848; Ижевск: "Олимп-групп" (3412) 511109; Иркутск: "Иркут БКТ" (3952) 386980; Казань: "ЭлитМоторсГрупп" (8432) 182-444; Калининград: "БАЛТМОТОРС ГРУПП" (0112) 538334; Салон моторной техники "Юпитер" (0112) 210501; Кемерово: Мотосалон "Кантри-Спорт" (3842) 360025; Киров: "Техномир" (8332) 568189; Кострома: "ПРАВЫЙ БЕРЕГ" (0942) 626626; Краснодар: "Адмирал Юг" (8612) 727390; Красноярск: "КРАБ ПКФ" (3912) 449148; Магадан: "ДВС-ТУР" (4132) 221095; Минск: "Сканлинк" +3 (7517) 2162021; Москва: "АВТОКОНЦЕПТ" (095) 3636363, "АТЛАНТ СИТИ" (095) 7514402, "ПЯТЫЙ СЕЗОН" (095) 1014007, "НАХИМОВСКИЙ, 32" (095) 1294594, группа компаний "ЭКСАЙТ" (095) 2619577, "СПОРТ-ЭЛИТ" (095) 4854663; Мурманск: "Торговая компания "МКТИ" (8152) 232701; Набережные Челны: "СТМ" (8552) 426602; Нижний Новгород: "ХЕЛПЕР СПОРТ" (8312) 362490; Новокузнецк: Мотосалон "Кантри-Спорт" (3843) 424040; Новосибирск: "МОТОСПОРТ" (3832) 433788, "Охота, рыбалка, туризм" (3832) 117403; Новый Уренгой: "ВАСИВ" (3494) 942773; Омск: "Западно-Сибирский Альянс" (3812) 65-82-90; Оренбург: "Регона" (3532) 940888; Пермь: "ТехноСпорт" (3422) 650780, "ДИЛОС" (3422) 980-908; Петрозаводск: "ОЛЬхА" (8142) 702319; Петропавловск-Камчатский: "КАМТЕКС-2" (4152) 123517; Псков: "Настоящий Авто-Сервис" (8112) 725011; Ростов-на-Дону: "Л-Моторс" (8632) 446848; Рязань: "РЯЗАНЬ-ЦЕНТР УАЗ" (0912) 455881; Самара: "СПОРТ+ОТДЫХ" (8462) 703875; Санкт-Петербург: "BRP-Центр VLASOV" (812) 1156165, "Техпроект" (812) 3044703; "Торговый Дом РОСАН Санкт-Петербург" (812) 1024040; "МОТО-ЭКСТРИМ" (812) 4494055, "ТехноСпортЦентр" (812) 3226999; Саратов: "Трансэнергокомплект" (8452) 726293, "ФОРА-С" (8452) 434915; Сочи: "Ультрамарин" (8622) 451115; Сургут: "Рим МАРКЕТ" (3462) 555252; Тольятти: ДИАНА-СПОРТ" (8482) 481733; Томск: "Мега-Моторс" (3822) 402240; Тюмень: "Сервис Центр ВМА" (3452) 475888; Уфа: "Болгар Центр" (3472) 316363, "Булгар Моторс" (3472) 319000; Челябинск: Салон "БОМБАРДИР" (3512) 372983, "Техносport" (3512) 754393, "Экстрим-Клуб" (3512) 31-50-31, Челябинская область г. Магнитогорск "Экстрим - Клуб, Магнитогорск" (3519) 20-51-79; Череповец: Магазин "Оружие" (8202) 519099, Магазин "Рыболов" (8202) 505668; Ярославль: Магазин "МАРКО-СПОРТ" (0852) 458430
ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР BRP Inc. по России, Беларуси и Казахстану
ROSAN
ДИЛЕРСКАЯ СЕТЬ ТЕХНИКИ BRP Inc. WWW.ROSAN.SU
ТЕХНИКА ПРЕВОСХОДСТВА

Александр ВОРОНЦОВ,
фото из архива редакции

ПЛОДЫ ГРЕХА

НЭЙКЕД-БАЙКИ «ЗОЛОТОЙ СЕРЕДИНЫ»

В телерепортаже с недавнего Детройтского автосалона позабавил нетрадиционный перевод термина Sport-Utility: «спортивно-хозяйственный». А ведь это прям-таки про наших героев...

ДВА БАСТАРДА

Уж лет семь прошло, но по сей день помню, как посетители осенних мотосалонов толпою носились от стенда Honda к стенду Yamaha, спеша узреть новорожденных 600-кубовых мутантов: Hornet и Fazer. Пока деликатные блюстители нравственности робко вопрошали, как посмели «классики» «согрешить» со спортбайками, авторитеты из числа радикальных селекционеров требовали немедля придушить ублюдков прямо в колыбели! Все равно не жильцы: не примет публика охального сочетания несовместимости.

Попали пальцем в небо. Новопришедшие, объединившие неоклассическую внешность (и удобную посадку) с мощью спортбайковских сил в агрегатах, быстро вырвались в первые строчки хит-парадов (Yamaha Fazer – лидер продаж в Европе в 2004 году, Honda Hornet – в первой десятке). А вот их создатели угодили в яблочко: формулу «заряженный мотор в простом шасси, по божеской цене» покупатели приняли «на ура»!

Honda CB600F Hornet с набором заказных аксессуаров. Девиз – «Хочу в стритфайтеры!»

На смену прежней «классической» панели приборов пришла новомодная – с жидкокристаллическим дисплеем (отражающим данные скорости, пробега, времени и запаса топлива) и сигнальными лампами на светодиодах.

Над овальной фарой – «ветровичок». Сильнее назвать язык не повернется.

Обе машины пережили не одну модернизацию, в 2004 году появился Fazer второго поколения, Honda только что обновила Hornet. Успех зиждется на том же: все по уму – и ничего лишнего!

Часто ли вы настраиваете гидравлические характеристики подвески? «Да, конечно, каждый раз, как только съезжаю с асфальта Половецкого проспекта на брусчатку Переплюевского переулка...» Ну-ну... А рычажная система для создания прогрессивной характеристики задней подвески – это действительно важно на городских улочках? И много ли уступят старые добрые карбюраторы CV-типа, за которые упорно держится Honda, в повседневной эксплуатации изощренным системам впрыска топлива? Нет ответа? Так к бесу все эти новомодные штучки!

Кстати, вы действительно полагаете, что переход на впрыск топлива нужен

Версия Yamaha FZ-6S Fazer оборудована полуобтекателем.

Нэйкед-байк Suzuki GSF650 Bandit.

Новый Bandit увлекло струей модной тенденции: его приборный щиток – сочетание циферблата тахометра и многофункционального жидкокристаллического дисплея.

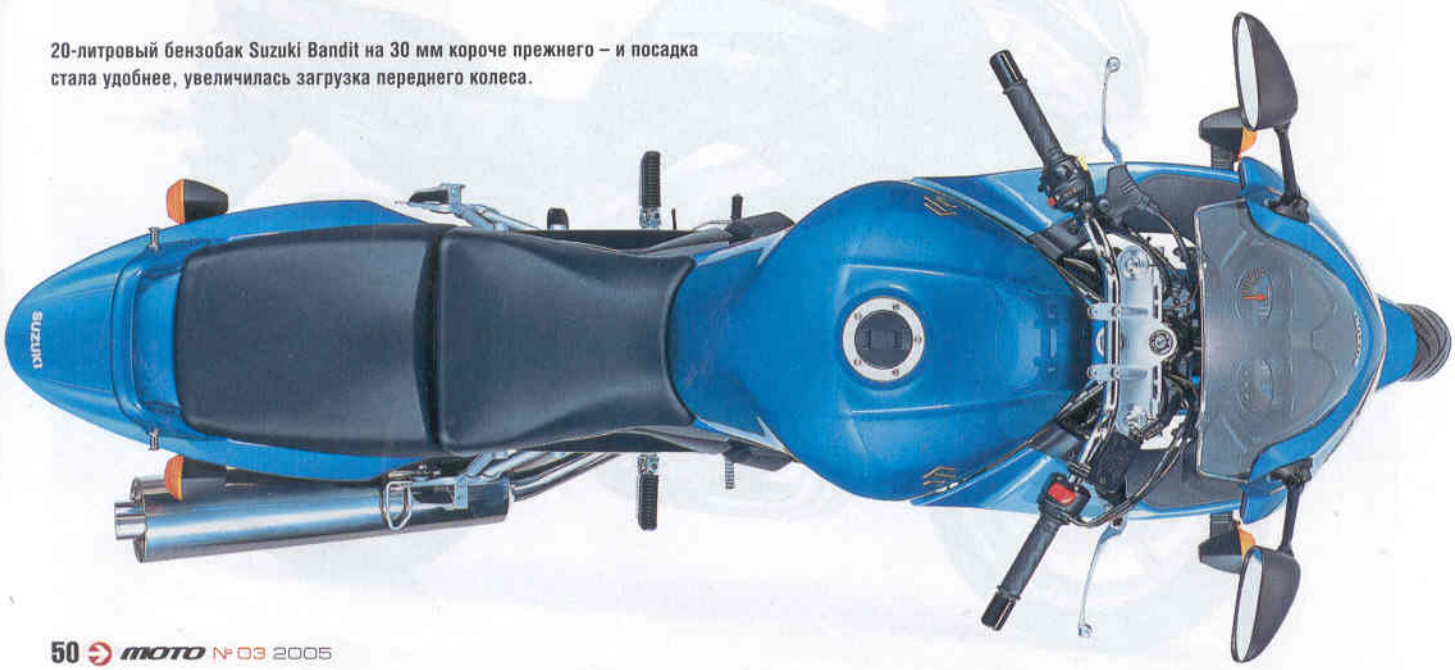
для повышения мощности и экономичности? Ничего подобного! Надобность его ищи в диктате экологов: форсунки точнее выдерживают состав рабочей смеси, потребный для оптимальной работы каталитического нейтрализатора (уж позвольте назвать его так, «по-правильному»). Но хорошо отрегулированные индивидуальные для каждого цилиндра карбюраторы выполняют свою роль не хуже. А на страже нежного нейтрализатора, который страх как боится попадания на соты несгоревшего топлива, – система подачи воздуха в выпускной тракт, дожигающая разорванные молекулы бензина, и «отсечка» подачи топлива при падении мотоцикла. Порой технический прогресс – еще один честный способ отнимания денег.

Итак, следуя принципу «ничего лишнего», создатели 600-кубовых Honda Hornet и Yamaha Fazer отказались от рычагов «прогрессии», регулировок подвесок (оставив только изменение предварительного поджатия пружины амортизатора)... Зато достоинства машин – мощность «под сотню» (мало, а?), совершенно спортбайковские тормоза, малая масса, компактные размеры и... Вот именно, главный козырь – умеренная цена. Даже у нас прайсы на эти машины в районе «11 штук гринов». Европейские же ценники – чуть более 7000 евро – хоть по сути те же, но выглядят красивее.

Не забудем еще один важный аспект, порой определяющий выбор: внешность. Мотоциклы необычны, и прошедшие семь лет нисколько не убавили их шарма. В облике доминирует силовой агрегат, красиво упакованный в ажурное переплетение выпускных труб. Передних труб рамы нет вовсе, так что ничто не мешает насладиться красотой мотора. У обновленного Honda Hornet к тому же применена передняя вилка перевернутого типа – хит сезона. Правда, нерегулируемая. «Перевертыш» без регулировок – это что-то вроде безалкоголь-

Сложная фара Suzuki GSF650S Bandit S. В ней расположенные вертикально лампы дальнего и ближнего света и две небольшие «парковочные».

20-литровый бензобак Suzuki Bandit на 30 мм короче прежнего – и посадка стала удобнее, увеличилась загрузка переднего колеса.



ного пива. Но порою понты важнее! Если такая точка зрения торжествует, то кто мы такие, чтобы ее осуждать?!

«БАНДИТ» СО СТОПОЧКОЙ

Чуть ли не с тех пор, как дебютировала вышеупомянутая парочка, ходили слухи о том, что очередное поколение Suzuki Bandit тоже обзаведется «водянкой» от GSX-R600. Ан нет – новый Bandit открывает сезон по-прежнему с мотором воздушно-масляного охлаждения. Правда, измененным: увеличив диаметр цилиндров с 62,6 до 65,5 мм, конструкторы расширили рабочий объем с 599 до 656 см³ – на стопочку. Любопытно: мощность осталась прежней – 78 л. с. при 10 200 об/мин. На что же пошла прибавка? На прирост крутящего момента, в первую голову – на малых и средних оборотах. Сравните: если раньше пик крутящего момента (54,1 Н·м) приходился на 9500 об/мин, то теперь – 59 Н·м при 7800 об/мин. Видите, как возросла эластичность мотора!

Проигрывая соперникам в мощности двигателя, Suzuki Bandit превосходит их наворотами в ходовой части – такой вот парадокс. Во-первых, в нем замкнутая дуплексная рама, которая «по сопромату» жестче хребтовых у соперников. Во-вторых, богаче возможности настройки подвески: регулируется предварительное поджатие пружин и спереди, и сзади, а у заднего амортизатора – еще и демпфирование отбоя. В-третьих, в задней подвеске – промежуточный рычажный механизм для создания прогрессивной характеристики. И еще один весомый плюс: в этом сезоне Bandit стал… безопаснее – в его заказное оснащение вошла тормозная система с АБС.

Кстати, «регулируемость» распространяется и на посадку водителя: седло можно установить на высоте 770 или 790 мм от земли, на 10 мм выше-ниже можно закрепить и руль.

За шик приходится платить. При меньшей на 20 л. с. мощности стоит 650-кубовый Bandit практически столько же, сколько и его конкуренты.

Bandit, как и прежде, выпускается в двух вариантах: стандартная версия с одной круглой фарой и без обтекателя и Bandit S – с полуобтекателем и многосложной фарой. Такой же выбор и у покупателя Yamaha Fazer. А вот Honda Hornet производят лишь в одном исполнении – круглая фара (вернее, овальная: в ней вертикально расположены отдельные лампы ближнего и дальнего света) и (с этого года) миниатюрный ветровичок, прикрывающий приборы. Большое ветровое стекло можно заказать за доплату.

Kawasaki Z750S благодаря обтекателю лучше, чем базовая версия, приспособлен для «дальнобоя».

В противоположность футуристической панели приборов Z750 (в ней все в одном «кругляше»), на Z750S применен классический вариант – с двумя циферблатами.

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Модель	Honda CB600F Hornet	Kawasaki Z750S	Suzuki GSF650 Bandit	Yamaha FZ-6S Fazer
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Модельный год	2005	2005	2005	2005
Сухая масса, кг	178	н. д.	201	187
Длина, мм	2100	2080	2110	2095
База, мм	1420	1425	1440	1440
Высота по седлу, мм	790	815	770/790	795
Вылет, мм	98	н.д.	108	97,5
Наклон рулевой колонки, град.	25,75	н. д.	26	25
Объем бензобака, л	17	18	20	19,4
Ориентировочная цена, $	11490	11100	11250	10700
ДВИГАТЕЛЬ				
Тип	4-цилиндровый, рядный, 4-тактный			
ГРМ	DOHC, 4 клапана на цилиндр			
Рабочий объем, см³	599	748	656	599
Размерность, мм	65/45,2	68,4/50,9	65,5/48,7	65,5/44,5
Степень сжатия	12,0	11,3	10,5	12,2
Макс. мощность, л. с. при об/мин	96,5/12000	110/11000	78/10200	98/12000
Макс. крутящий момент, Н.м при об/мин	63/9500	75/8200	59/7800	63,1/10000
Система питания	4 карбюратора Ø 34 мм	впрыск топлива	4 карбюратора Ø 32 мм	впрыск топлива
Охлаждение	жидкостное	жидкостное	воздушно-масляное	жидкостное
Система запуска	электростартер	электростартер	электростартер	электростартер
ТРАНСМИССИЯ				
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне		многодисковое, в масляной ванне	
Моторная передача	шестернями	шестернями	шестернями	шестернями
Коробка передач	6-ступенчатая	6-ступенчатая	6-ступенчатая	6-ступенчатая
Главная передача	цепью	цепью	цепью	цепью
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Рама	хребтовая, стальная	дуплексная, стальная	дуплексная, стальная	пространственная, ал. сплав
Передняя вилка	телескопическая, перевернутого типа	телескопическая	телескопическая	телескопическая
Диаметр несущих труб, мм	41	41	41	43
Ход колеса, мм	120	120	н. д.	130
Задняя подвеска	маятниковая, с центральным моноамортизатором	маятниковая, с прогрессивной характеристикой и центральным моноамортизатором	маятниковая, с прогрессивной характеристикой и центральным моноамортизатором	маятниковая, с центральным моноамортизатором
Ход колеса, мм	128	н. д.	н. д.	130
Передний тормоз	2x296-мм диска, 2-поршневые скобы	2x300-мм диска, 2-поршневые скобы	2x290-мм диска, 2-поршневые скобы	2x298-мм диска
Задний тормоз	220-мм диск, 1-поршневая скоба	220-мм диск, 1-поршневая скоба	240-мм диск, 2-поршневая скоба	245-мм диск
Передняя шина	120/70ZR17	120/70ZR17	120/70ZR17	120/70ZR17
Задняя шина	180/55ZR17	180/55ZR17	160/60ZR17	180/55ZR17

ЕСЛИ НЕМНОГО ДОБАВИТЬ...

Suzuki Bandit – это как бы на полступеньки ниже тандема Hornet/Fazer. Если же сделать полшажка вверх, то наткнемся на еще одного дебютанта в среднем классе – Kawasaki Z750S. Новичок условный – фактически это модификация модели Z750, появившейся годом раньше. Но без него обзор 4-цилиндровых неоклассиков средней кубатуры будет явно неполным.

Мотор «Зетки» столь же совершенен, сколь и его 600-кубовые собратья: жидкостное охлаждение, электрохимическое покрытие стенок цилиндров вместо гильз. Более того, он с системой впрыска топлива. А вот ходовая часть выполнена «в классике»: дуплексная стальная рама (со съемным нижним элементом – для облегчения обслуживания силового агрегата), нерегулируемая передняя телескопическая вилка обычного типа. Задняя подвеска – с промежуточным рычажным механизмом для создания прогрессивной характеристики, но набор регулировок амортизатора ограничен – предварительное поджатие пружины и гидравлическое сопротивление отбоя. Самый же большой сюрприз в том, что цена 750-кубового стрита на том же уровне, что и на «шестисотки». Навались!

ЧТО ВМЕСТО?..

«Японский квартет» – еще не весь мир. Если вам непременно надобна «четверка», остановите выбор на английском Triumph Speed Four (98 л. с.). Дорого, зато какой эксклюзив! К тому же этот байк – реальный стритфайтер: рама – настоящая алюминиевая «диагональ», подвески – с полным набором регулировок.

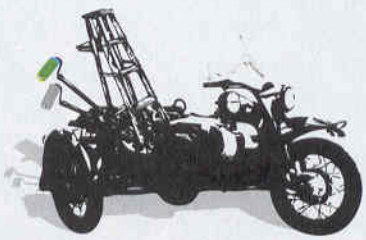
А как насчет V-твинов? Расчудесная альтернатива – Ducati Monster. Правда, чтобы мочь конкурировать и уложиться в заданные японцами ценовые рамки, придется остановить свой выбор на гораздо менее мощной (63 л. с.) модели «620». А вот сравнимый по силе (77 л. с.) Monster S2R, увы, ощутимо дороже. Но есть еще один отличный вариант – 72-сильный Suzuki SV650. В стремлении сэкономить можно дойти и до 79-сильного Hyosung Comet GT650. Выбор определит степень вашей продвинутости и кошельковой растопырчатости.

www.vladbike.ru

ВЛАДБАЙК

БОЛЬШИЕ

и свежие!



HONDA CB400SF	от 2200у.е.
HONDA BROS 400	от 1750у.е.
SUZUKI BANDIT 400V-2	от 2450у.е.
HONDA AX-1	от 1850у.е.
HONDA STEED 400	от 2300у.е.
SUZUKI INTRUDER 400	от 2450у.е.

ЯПОНСКО-РОССИЙСКАЯ АССОЦИАЦИЯ SOUZMOTO

Япония тел: (10-81) 902-77-62-466

Россия ул. Дмитрия Ульянова, д. 26а,
тел: (095) 974-7519, 123-7016

МОТОЦИКЛЫ И АВТОМОБИЛИ ИЗ ЯПОНИИ

В НАЛИЧИИ И НА ЗАКАЗ

- ЕДИНСТВЕННАЯ СИСТЕМА В РОССИИ, РАБОТАЮЩАЯ БЕЗ ПОСРЕДНИКОВ!
- САМЫЕ БОЛЬШИЕ ПРОДАЖИ В РОССИИ!
- САМЫЙ БОЛЬШОЙ ВЫБОР МОТОТЕХНИКИ В РОССИИ!

SOUZMOTO

ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ АУКЦИОННЫХ ЛИСТОВ
ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ОРИГИНАЛОВ ЯПОНСКИХ ТЕХПАСПОРТОВ
ГАРАНТИЯ ОТСУТСТВИЯ КРИМИНАЛЬНОГО ПРОШЛОГО
СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ, СЛОЖНЫЙ РЕМОНТ
ЗАПЧАСТИ, МОТОРЕЗИНА, ОДЕЖДА, АКСЕССУАРЫ, ТЮНИНГ

www.souzmoto.ru

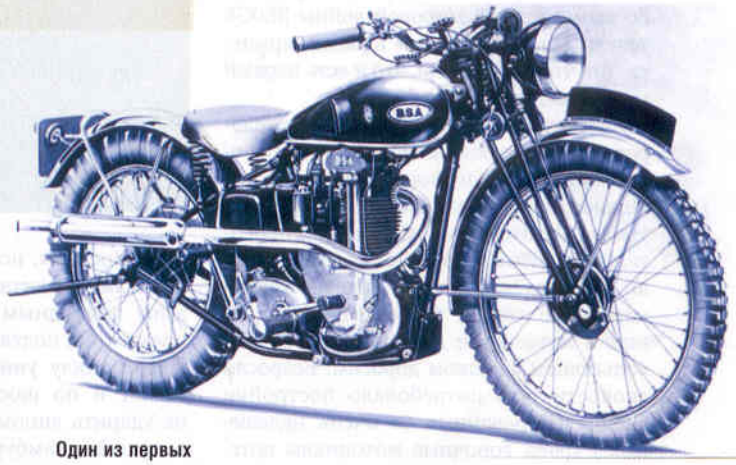
Александр ВОРОНЦОВ,
фото из архива редакции

В ГРЯЗИ СЧАСТЬЕ НАШЕ

ОТКУДА ОНИ «ВЫЛЕЗЛИ» – МОТОЦИКЛЫ ДВОЙНОГО НАЗНАЧЕНИЯ?

Снимок, сделанный на «шестидневке» 1931 года. Как видите, спортивные мотоциклы той поры (500-кубовый AJS) практически не отличались от стандартных.

Из внедорожных соревнований пришла мода на «вздернутые» глушители. Судя по шинам, этот аппарат (Taurus 500 Sport 1934 года) совсем не предназначен для преодоления грязи.



Один из первых серийных мотоциклов для внедорожных соревнований – BSA R19. Это 350-кубовая машина 1936 года.

«Шо? Специальный мотоцикл для бездорожья? На хрена он такой – специальный? Да мой «Урал» любую грязюку протаранит!..» Дедок в сшитой из пожарных рукавов штормовке искренне не понимает, о чем речь: да разве ж любой моцик не обязан пройти повсюду?!

Так и было – «в те времена далекие, теперь уже былинные». А еще раньше, когда мотоциклы еще только-только родились, никому и в голову не приходило делить их на «для дорог» и «для вне дорог». Хотя должны были дотумкать: покрытие было таким, что проложенные древними римлянами Appia оставались недосягаемым по качеству образцом. А подъезд к каждой усадьбе тем более никто не собирался асфальтировать...

Но со временем дотумкали-таки. Сто лет назад дорожные (бездорожные?) сети в Англии и, скажем, Индии разительно отличались. И еще до первой мировой войны английские компании начали продавать специальные варианты своих мотоциклов. Они так и назывались – «колониальные», то есть для задворков Британской империи. Их-то и можно считать первыми эндуро: усиленные шасси, моторы увеличенного рабочего объема, специальные шины. Кстати, в высокоразвитую по тем временам Россию англичане поставляли мотоциклы именно в такой комплектации – познакомились, видать, с нашими «дорогами».

И еще одно британское изобретение сыграло важнейшую роль в нашей истории: триал. Это сейчас он стал соревнованием мотоакробатов, а сто лет назад термин понимался дословно (в переводе с английского trial – проба, испытание). Спортсмены на серийных мотоциклах наматывали круги по сложной трассе, включавшей в себя и дороги, и черт знает что под колесами. И так на протяжении шести дней. В 1913 году на севере Англии, близ города Карлайл, по этой формуле впервые провели международные соревнования – International Touring Trial. Вскоре гонка получила название International Six Days Trial (то бишь «шесть дней испытаний») или, если попростецки, «шестидневка».

А потом кто-то из англичан додумался вместо изматывающих многодневных заездов (кто ж, кроме «повернутых», выдержит столько времени!) проводить короткие гонки по бездорожью. Новый вид спорта, зародившийся в 20-е годы, получил название «скрэмблинг» (от слова scramble – карабкаться, протискиваться, да не просто так, а с дракой). Узнали? Вот именно, это и есть то самое, что сейчас зовется мотокроссом.

Машины для всех этих соревнований поначалу мало отличались от серийных. Сами гонщики усиливали ходовую, снимали все лишнее и форсировали моторы. Но уже в 30-е годы некоторые из английских компаний начали выпускать специальные спортивные версии аппаратов. А задранный для увеличения дорожного просвета глушитель стал модным аксессуаром мотоциклов-«спортсменов».

И все же первый сделанный «с нуля» мотоцикл сугубо для внедорожных соревнований построили не англичане, а немцы. В 30-е годы в нацистском правительстве решили, что мотоспорт – эффективная форма популяризации фашистской идеологии. Компании получили из казны немалые деньги. На эти средства в 1935 году изготовили уникальный DKW SS250: его 2-тактный двигатель оборудован жидкостным охлаждением и компрессором! Машина оправдала ожидания создателей: команда Германии триумфально выиграла «шестидневку».

Ревниво наблюдая за успехами немцев, зашевелились и австрийцы. В 1938 году компания Puch выпустила модель 350GS, где GS означало Gelande Sport – «внедорожный спорт». Причем, если DKW свои SS250 сделала мизерным тиражом и толь-

DKW SS250, 1935 год – первый специальный внедорожный мотоцикл. Его силовой агрегат заимствован от машин для шоссейно-кольцевых гонок.

ко для заводской команды, то Puch запустил свой вариант в широкую продажу. Во время второй мировой войны 350GS успели даже «повоевать» в рядах вермахта. Так что, получается, это и есть первый мотоцикл двойного назначения.

Но истинно широкий размах внедорожные соревнования приобрели уже после войны, тогда и сформировались в нынешнем виде знакомые нам мотокросс, триал, «шестидневка». С чего это, спросите, спортсмены в едином порыве «полезли в грязь»? Да потому что шоссейно-кольцевые гонки, безраздельно царившие в мотоспорте до войны, стали удовольствием слишком дорогим. Возросли скорости, что потребовало постройки специализированных (и очень недешевых!) трасс, гоночные мотоциклы потеряли всякую связь (и унификацию) с серийной продукцией... Соревнования на бездорожье – другое дело. Трасса готовится за пару дней с помощью бульдозера и горстки энтузиастов, мотоциклы же строились на основе дорожных. Многие уважаемые компании (не только английские, но и немецкие, итальянские) выпускали варианты с приставками Scrambler, Six Days, Trial, Motocross…

Между прочим, мы в ту пору тоже не отставали от всеобщего увлечения. Все наши мотозаводы в 40–50-е годы выпускали версии мотоциклов для мотокросса и «многодневки». Столь единодушное влечение к спорту объяснялось тем, что его рассматривали как важнейшее звено военной подготовки, в программу мотомногоборья включали бег, стрельбу и метание гранаты. Спортивные мотоциклы приравнивали к оружию – потому и не продавали населению. За рубежом картина иная: любой Scrambler можно было заказать с полным комплектом электрооборудования и зарегистрировать для «цивильной» езды.

В Европе чудиков, желающих гонять на «кроссачах» по дорогам, находилось немного. Иное дело – в США. Необъятные просторы, полные заманчивых тропок, плюс развитая сеть дорог, ведущих к этим природным прелестям, – все это прямо-таки подталкивало, нет – толкало к мотоциклу универсальному, который может и по шоссе ухарем, и в грязи не ударить лицом в грязь, pardon за невольный каламбур.

А раз так, в Америку хлынул вал европейских и японских мотоциклов, потакающих внедорожным причудам янки. Их стряпали по двум «рецептам»: либо на полноценный «кроссач» навешивали фару, либо сотворяли скрэмблер – то есть на обычный дорожный мотоцикл устанавливали шины позубастее, высокий «кроссовый» руль, задирали крылья, чтобы не забивались грязью, и глушитель. Честно говоря, у истинных ценителей все это не вызывало восторга. В первом случае получалась машина, безусловно, вездеходная, но страшно неудобная, неимоверно шумная, мучающая вибрациями, да и на шоссе не больно-то устойчивая. Во втором – слишком уж тяжелый для бездорожья аппарат с весьма ограниченной проходимостью. Да и высокооборотные моторы, взятые от дорожных машин, мало подходили для ползания в грязи.

Первыми осознали необходимость компромисса специалисты Yamaha. Осенью 1967 года на мотосалоне в Токио они представили необычный аппарат под индексом DT-1. Его стройный, сухощавый

Первый мотоцикл «чисто» двойного назначения – Puch 350GS 1938 года. Мощный (14 л. с.) двигатель с П-образным цилиндром и двумя поршнями, поднятый вверх глушитель, свечная подвеска заднего колеса.

Скрэмблер 60-х годов. Это кое-как приспособленный для вылазок на бездорожье стандартный мотоцикл (650-кубовый BSA Firebird Scrambler, 1969 год).

Yamaha DT-1, 1967 год – первый современный мотоцикл двойного назначения.

силуэт напоминал чистокровно спортивные машины. Но на самом деле все узлы были спроектированы специально для этого «оборотня». 250-кубовый 2-тактный двигатель, умеренно (18,5 л. с.) форсированный, отличался замечательной тягой на средних оборотах. Жесткая дуплексная рама, очень легкая (весь мотоцикл весил всего 112 кг), обеспечивала значительный дорожный просвет – 245 мм. Подвески и шины – некий синтез дорожных и внедорожных достоинств.

Новинку ждал ошеломляющий успех! Не прошло и пары лет, и «японский квартет» в полном составе включился в выпуск подобных машин всех форматов – от 50 до 400 см³. За ними со скрипом (на разработку новых машин требовались огромные деньжищи) последовали и европейцы.

Конечно, и эти аппараты подходили не для всех. Прекрасное средство «для зажечь» по окрестностям – да. Великолепные «генераторы адреналина» – еще бы! Но для дальних путешествий они решительно не годились: узкие седла, миниатюрные баки и не по статусу жутко прожорливые 2-тактные моторы.

И вновь отличились смекалистые парни из Yamaha. В 1975 году они представили очередной шедевр – модель XT500 с надежным, выносливым и экономичным 4-тактным двигателем. То, что эта машина способна забраться куда угодно, подтвердил организованный вскоре ралли-рейд «Париж–Дакар». Первые годы мотоциклисты бороздили пески пустыни Сахара только на Yamaha XT500!

Покоритель грязи и песков – Yamaha XT500, 1975 год.

Следующий шаг на пути к внедорожному дальнобою сделали немцы. В BMW всегда питали особую слабость к капризам мототуристов – основных потребителей их продукции. И в 1980 году баварцы сделали своим поклонникам шикарный подарок – вседорожник R80G/S. Это обозначение расшифровывалось как Gelande und Strasse, то есть «бездорожье и дорога». Скептики поначалу сомневались: вы хотите сказать, что такая тяжелая (167 кг) машина подходит для грязи? Но оказалось, что немалую долю мототуристов устраивает именно такой аппарат – мощный и неприхотливый к качеству дорог. А насчет вездеходности… До лужайки можно доехать, чтобы установить палатку? И ладно…

А потом выяснилось, что у европейцев и американцев совершенно различные представления о том, каким должен быть мотоцикл двойного назначения. Янки требовали прежде всего проходимости, тогда как мотоциклисты Старого Света ждали от машин еще и изысканных дорожных манер. Что с них взять – баловни… Японцы держали нос по ветру и уже в 80-е годы стали делать для этих двух важнейших для себя рынков совершенно разные машины. И если, скажем, серия Honda XR в Европе все же известна, то такие модели, как Yamaha TT или Suzuki PE, – совершеннейшая экзотика. В свою очередь, за океаном не жалуют «асфаль-

товые» Honda Transalp или Kawasaki KLE500. А все потому, что в принципе различаются взгляды на то, зачем, собственно, нужен мотоцикл. Для американца он прежде всего средство «оттяга», а до внедорожных красот он его и на прицепе довезет. Для европейца же мотоцикл в первую очередь – транспорт, а потому должен быть универсальным. Тем более что в уютной и сплошь заасфальтированной Европе не больно-то и найдешь это самое бездорожье. А коли найдешь и съедешь на него, появится дяденька лесник и впарит такой штраф, что мало не покажется. Хорошо помню, как мы ездили с немцами по нашим российским просторам: они в ужас приходили, когда мы ве-

Reisen-Enduro – BMW R80G/S 1980 года.

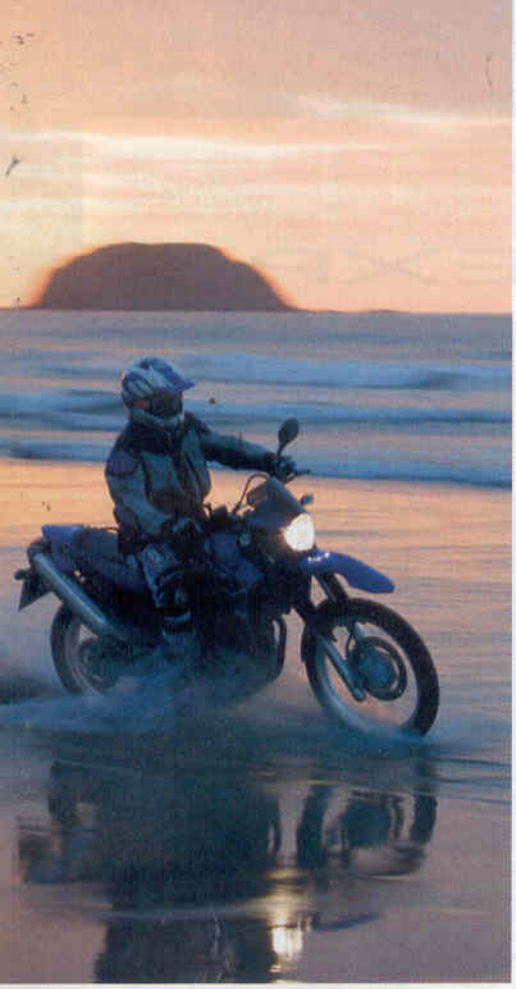
KTM LC4 Enduro – яркий представитель современных хард-эндуро.

чером сворачивали на ночевку в лес, а когда сидели у костра, нервно оглядывались – не мелькнет ли где фуражка с околышем. Воспитание…

«Бегство» внедорожников из грязи привело к возникновению еще одной любопытной разновидности – городских эндуро (парадоксальное словосочетание, не так ли?), или – супермотардов… Но эта тема настолько интересна и обширна, что требует отдельного обзора.

И напоследок – о терминах. Поначалу такие универсальные машины по инерции называли скрэмблерами – как предков нынешних «кроссачей». В 60-е годы вошло в моду словечко «эндуро» (enduro), по-испански – «выносливый». (Вообще-то, сам корень dur- латинский, эту самую надежность и выносливость он и обозначает, а потому производные от него – французское endurance, английское durable – угнездились во многих европейских языках.) Но возникла путаница: точно так же стали называть и чисто спортивные мотоциклы для «шестидневки», и в начале 80-х годов Международная федерация мотоспорта (FIM) официально закрепила за ними название «эндуро». В ход пошел термин, изобретенный американцами: dual-purpose, то есть «двойного назначения». Название точное, но, увы, несколько громоздкое. Так что словечко «эндуро» по-прежнему доминирует. У нас в том числе: что-то

Какой же он красавец – Ducati Multistrada. И имечко тоже звучит. Не назвать ли им весь класс?



родное в нем слышится для русского уха: дескать, это ж только сдуру можно лезть в грязищу по собственной охоте.

Названия разновидностей мотоциклов двойного назначения тоже крутятся вокруг словечка «эндуро». Хард-эндуро (от английского hard – «жесткий») – машины типа Honda XR или KTM LC4, ориентированные главным образом на бездорожье. Софт-эндуро (soft – «мягкий») – машины скорее для асфальта. Городские эндуро – это, как мы уже говорили, те же супермотарды, мотоциклы на 17-дюймовых колесах, «обутых» в шоссейные шины. Немцы, создавшие BMW R80G/S, одарили мир словосочетанием Reisen-Enduro (эндуро для путешествий), этим термином и стали называть большие многоцилиндровые мотоциклы двойного назначения. Впрочем, в последние годы они настолько утратили внедорожные свойства, что прилагать к ним слово «эндуро» стало как-то неуместно. Может быть, называть их на американский манер кроссоверами (cross-over) – так в США обозначили автомобили, сочетающие свойства дорожных и внедорожных моделей? Или же применить красивый термин, изобретенный итальянцами из компании Ducati: Multistrada, в вольном переводе – «вседорожник». Почему бы и нет? Стало же имя автомобиля «Джип» названием целого класса автотехники.

Софт-эндуро – Kawasaki KLE500.

Yamaha XT660X – образчик городского эндуро.

SGN GROUP SUMEKO

ООО "Сумеко" - официальный дистрибьютор ARCTIC CAT в России
192236, Санкт-Петербург, ул.Софийская, д.14
Тел.: (812)326-65-25, 326-65-31
факс: (812)326-65-28
e-mail: arcticcat@sumeko.ru

Информация о дилерах:
www.sumeko.ru

У ЕВРОПЫ СОБСТВЕННАЯ ГОРДОСТЬ

Дмитрий ДОЛЬНИК,
фото автора

BIKE show EXPO

КАСТОМ-ШОУ В ПАДУЕ

Вот она, Северная Италия, вот он, славный городок Падуя. А славен он прежде всего (по крайней мере, для моего воспаленного мозга) тем, что в нем прошло очередное, 11-е по счету Bike Expo Show. Мероприятие это с каждым годом становится все масштабнее и представительнее. Мужает и матереет. Январская туса пропустила через десять павильонов около 85 000 любопытствующих. Не в последнюю очередь зрительская массовость была обеспечена тем, что в рамках выставки состоялось Custom & Chopper Show. Которым, собственно, современная Падуя и знаменита.

Позвольте не останавливаться на обзоре павильонов с серийной продукцией. Рассуждать о том, сколько на четырех с половиной гектарах выставочных площадей можно было бы вырастить картофеля (или что там у них растет – спагетти?), я тоже не буду (хотя, если честно, удержаться трудно). У нас задача другая. Итак…

Светило солнце, играла музыка, известный стант-райдер Кевин Кармайкл потешал публику, выписывая невообразимые кренделя на Triumph, а на душе у меня было неспокойно: как там себя чувствует европейский кастомайзинг? Не захирел ли, родимый? А может, и вовсе на ладан дышит?.. В этих тяжких раздумьях я брел, рассекая толпу, по направлению к трем заветным павильонам, оккупированным кастомайзерами. Добрался и окунулся…

Местные мастера выглядели очень достойно. Десятилетие деятельности отмечала итальянская контора под сверхбанальной вывеской Custombike (здесь стоит заметить, что итальянцам вообще не свойственно ломать голову над вывеской своего кастом-шопа – лишь бы звучало по-американски). Показали все свои знаковые байки последних лет – Orange Juice (2003 г.), Androide (на прошлогодней Падуе – первое место в категории «Кастом с американским мото-

Вот он – оскал буржуазного кастомайзинга! Кстати, этот Spider Davidson, построенный Мирко Каркарино, умудрился занять почетное третье место в классе «Кастом с американским мотором».

Viridian Мистера Мура неожиданно для многих получил главный приз – Best In Show. (Я, признаться, до последнего надеялся, что приз достанется мне, но увы... Оказывается, надо было предъявить мотоцикл.)

Сегодня таким задним «катком» уже щеголяют стритфайтеры (Spaehn-Racing, Германия). Несколько лет назад подобное можно было увидеть разве что на кастом-байках «от-кутюр».

ром»), Century (2004 г.), совсем новый D2O (не перебор ли с аэрографией?). Кстати, на пневмоподвески с изменяемым клиренсом итальянская публика ведется только так! «О-о-о!» – стонет она в сексуальном экстазе, наблюдая, как плавно приподнимается зад мотоцикла. Через минуту аттракцион повторяется. Так может продолжаться до полного выхода из строя системы.

Special Project Custom (SPC) – еще одна итальянская кастом-контора высшего эшелона, и снова с «оригинальным» названием. Их The Dream был первым в номинации «Чоппер с американским мотором» год назад, а симпатичный Old Legend тогда же отхватил «бронзу» в категории «Боббер».

Компания Numero Tre, представляющая на итальянском рынке марку Triumph, всегда славилась мощной тюнинговой программой. Вот и в Падуе «триумфовский» стенд украшали еще более кафе-рейсерные, если можно так сказать (а кто нам запретит?) версии кафе-рейсера Thruxton 900 – «цивильная» Flash Back и гоночная Flash Back R. Люди понимающие ходили кругами и многозначительно цокали языками. Я тоже походил, поцокал... Цокал искренне.

Orange Juice. «Кислотные» эксперименты аборигенов из Custombike.

На пятки этим компаниям наступают крепкие итальянские середнячки – Motor Factory, Waka's Bikes, Bepy Motoservice. Каждая из этих мастерских способна такое отчебучить, что не стыдно – хоть за океан вези показывай. А уж сколько народу строит бобберов да ретро-чопперов!.. Customs Groove, Statale 47, Team Gabrielli, Fratelli Fausto... Ретро-кастомайзинг уже несколько лет на пике популярности, и падение его, похоже, не предвидится. Еще одно ответвление ностальгического направления – чопперы с японскими рядными моторами, что есть типичная комбинация для Европы 70-х (мастерские Nord Est Carrozzeria, Bad Bike).

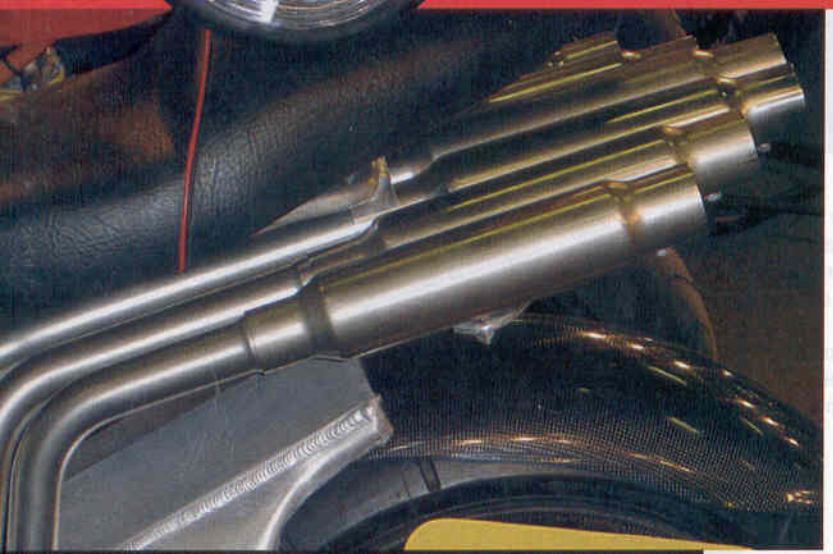
А вот и немцы, здрасьте! Подхожу к Вольфгангу Книттершайдту (см. «Мото», №12-2003), восседающему в окружении своего уже ставшего легендарным «Триангуляра» и трех творений Фреда Кодлина разных лет. «Ну что, не продал еще?» – спрашиваю. «Сам видишь», – огрызнулся. Вижу... Дело в том, что Книттершайдт задумал какой-то новый гиперпроект и под это дело распродает часть своей коллекции, в частности, три байка от Кодлина. Кстати, мужик питает большие надежды на покупательскую способность москвичей: мол, заграница нам поможет.

Чуть дальше стенд Петера Пенценштадлера (он больше известен как Петер Пенц), одного из пионеров немецкого прорыва на американский рынок. Его Checkered Flag еще в 1997-м брал призы в Дайтоне, а Let's Go в 2002 году был там признан Best Of Show.

Lang Motorcycles (LMC) привезли свои Mythos и Tath – два брутальнейших аппарата на базе любимого «донора» – Suzuki VS1400 Intruder.

Evil Spirit – одна из последних работ Петера Пенца. «Злой дух» и есть. (Роспись – Маркус Пфайль, кто же еще...)

Любимец публики – голландский трайк-хардтейл (мастерская Special Parts Supply). Награжден специальным призом жюри.



Pregnant Duck от Totti Motori. «Беременная утка» – аппарат, совершенно отвязанный от каких-либо традиций. Роберто Тотти клялся мне лично на библии, что никакой «файтер» он строить не хотел, а цель у этого чудовища с 6-цилиндровым мотором от легендарной Honda CBX лишь одна – какие-то мифические заезды на Бонневиле. Тем не менее – первый приз в классе «Стритфайтер». Немцы глотают дым из 6-ствольной «свирели» (верхний снимок).

Голландцы (и они здесь!) из Violator Motorcycles показали почти всю свою программу (они, кося под американские «альтернативные» компании, позиционируют себя как мелкосерийного производителя): Maximus, выпускаемый в кооперации с Пенцом, Toxid, Truth Or Dare, Sinto, The Edge, новый Law и несколько вариантов индивидуального подхода к H-D V-Rod. Их земляки – Zodiac (см. «Мото», №3-2003), кроме прочего, представили новый «бюджетный» кит-байк Coast Line Tramp.

У шведов выделялась мастерская Mr. Moore Custom Craft. Швейцария представлена молодой компанией Mayhem Kustomz из Берна, которой в результате достался один из главных призов конкурса Bike Show Prestige.

И в стане стритфайтеров было на что посмотреть.

Вот в углу притаился аппарат итальянца Игоря Миота под названием Morrigan. Зря, что в углу: он прошлогодний победитель в номинации «Стритфайтер». Оказалось, машина сделана на базе Suzuki TL1000, а Морриган – это какая-то, пардон, воинственно настроенная баба из кельтской мифологии.

Приятно было поболтать с Роберто Тотти (Totti Motori). Его Stinger, построенный на основе 650-кубового CCM, был первым в категории «Нейкед» в прошлом году. Меня же больше интересовали его «спешлы» – точь-в-точь американские «рейсеры» конца 20-х, только с японскими 4-цилиндровыми моторами.

Итальянская мастерская Full Metal выставила полированного красавца с 4-цилиндровым «рядником» Kawasaki 1981 года выпуска. Первое место в номинации «Чоппер с неамериканским мотором». Экстерьер полностью соответствует названию компании.

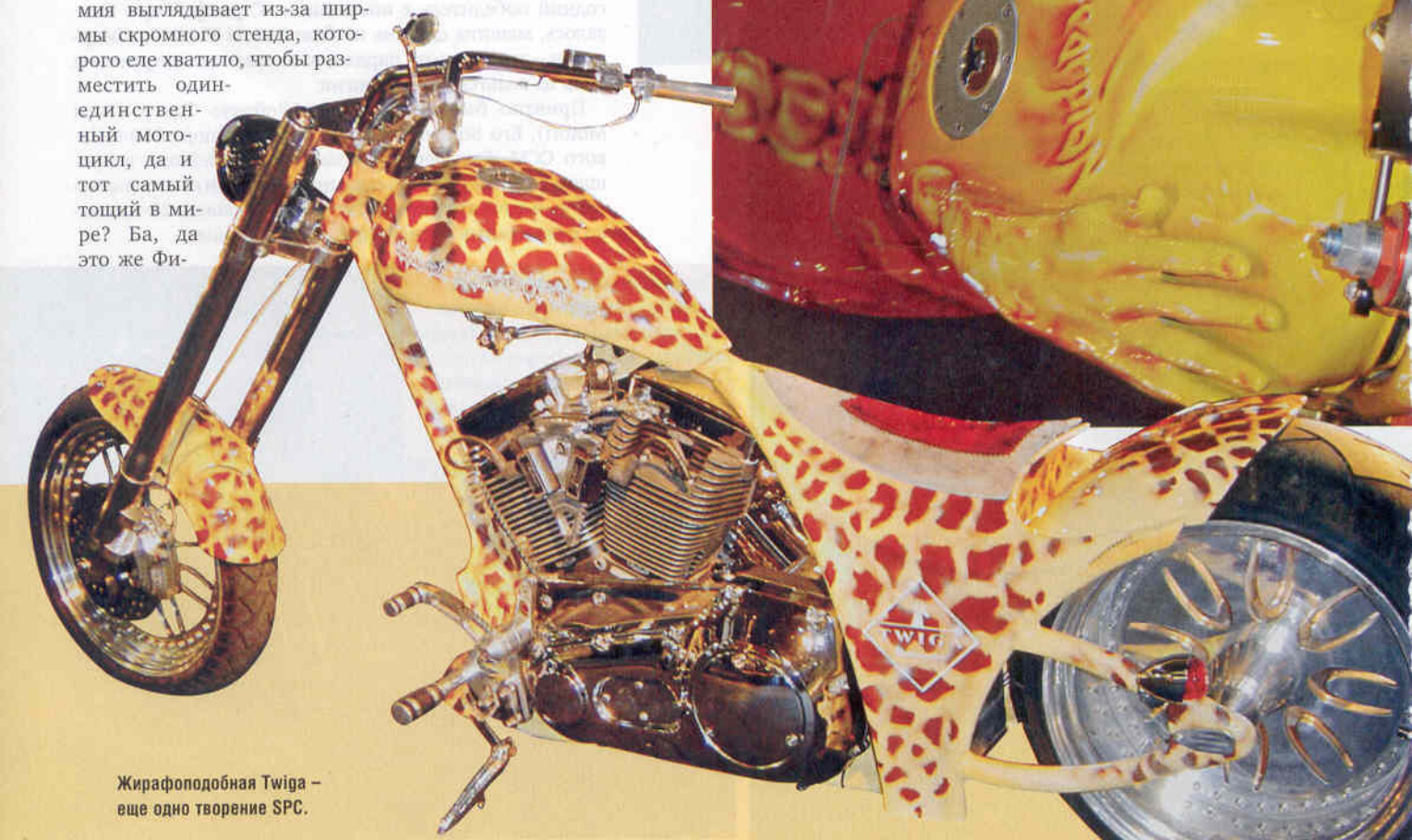
Махровый, щемящий душу фатализм. На рычаге переключения передач – револьверный барабан с единственным патроном («русская рулетка?»). Итальянцы из Il Griglia не на миг не забывают про «моменто мори». Третье место в категории «Боббер» и скупая мужская слеза...

Лучшим среди «нейкедов» признана Anima на агрегатах Moto Guzzi. Автор – наш старый знакомый Филиппо Барбакане (Firestarter Garage).

Стою, значит, любуюсь, Тотти мне и говорит: «Мы тут кой-чего подготовили. Ступай во-о-он в тот павильон – насладись донельзя!» Так я впервые увидел Pregnant Duck – «Беременную утку» с 6-цилиндровым мотором от Honda CBX, грубыми сварными швами, гротескным клювом воздухозаборника, к тому же будто бы простреленную насквозь из противотанкового орудия (в эти отверстия может легко пролезть половозрелый удав или палка докторской колбасы, если, конечно, доктор даст на это согласие). Впечатлило, насладился.

А это что за хитрая физиономия выглядывает из-за ширмы скромного стенда, которого еле хватило, чтобы разместить один-единственный мотоцикл, да и тот самый тощий в мире? Ба, да это же Фи-

«Эти руки не для скуки...» Ducati 996 в прочтении немецкой J&R. Третье место в номинации «Стритфайтер». Живопись – вчерашний день. Дело дошло до скульптуры.



Жирафоподобная Twiga – еще одно творение SPC.

Zodiac представил новый кит-байк Coast Line Tramp на основе рамы серии North Sea Choppers. 1,5-литровый мотор S&S, «хардтейл» или «софтейл» на выбор, «280-й» Metzeler и автограф самого Тона «Годфазера» Пелса. Аллилуйя!

Ставший традиционным на выставках боди-арт. Я тоже было вызвался предоставить свое тело, но мне, стыдливо отводя глаза, сказали, что кончилась краска. Я оделся и ушел.

липпо Барбакане! А «худоба» на стенде – его знаменитый Bellerofonte (см. «Мото», № 8-2004). «Не понял, – говорю, – а где же обновы?» Не зря спросил: его Firestarter Garage надоел уже тем, что каждый год увозит призы из Падуи. Вот и на прошлом шоу Rossopuro был лучшим в номинации «Кастом с неамериканским мотором»... Оказывается, две новые работы Филиппо – Anima на «гуццевских» агрегатах (повторяешься, говорю, «Аниму» французов из DreamTech народ еще не забыл. А он мне: по фигу, мол, название хорошее – и баста!) и совершенно экстремальный Eight Ball Boy с мотором от Yamaha XS650. Эти ожидают решения жюри в зале, где выставлены мотоциклы, участвующие в конкурсе Bike Show Prestige. Забегая вперед, скажу,

Suzuki Intruder с колесами от старой пожарной машины? Нет, это демонстрация возможностей стремительно набирающей обороты итальянской «афтермаркетовой» компании De Pretto Moto (линия для круизеров проходит под брендом De Pretto, для «спортов» и «нейкедов» – DPM Race).

Мотоциклы для профессионального дрег-рейсинга, оказывается, могут быть симпатичными. Как, например, этот, принадлежащий команде Feretti Drag Racing.

что эта Падуя для Барбакане оказалась на редкость удачной – вышеназванные аппараты заняли соответственно первое и второе места в категории «Нейкед».

Запомнился еще один интересный, на мой взгляд, файтер, сооруженный из Yamaha XT600 местной компанией V.D.15 Garage. Поджарый и узкий, как...Ну не знаю... Как узкая поджарка, если вы понимаете, о чем я. («Узкая поджарка? Да уж, сразу видно – знает человек толк в технике!»)

И все же среди стритфайтеростроителей тон задавали немецкие мастерские – J&R Motopoint, Spaehn-Racing, Diablo. Тем неожиданнее была для них победа в этой категории «Беременной утки», которая, если откровенно, скорее относится не к стритфайтерам, а к беременным уткам.

На закуску – трайки. На стенде итальянского представителя Boom Trikes интересного мало. Взять новый Boom Fighter: ну прилепили «морду» стритфайтерскую – и что с того? Boom был, Boom и остался. Кризис жанра! А вот их Fun 500 с мотором от скутера – это уже не смешно, это действительно грустно. Подмена ценностей! Разводилово, выражаясь научно.

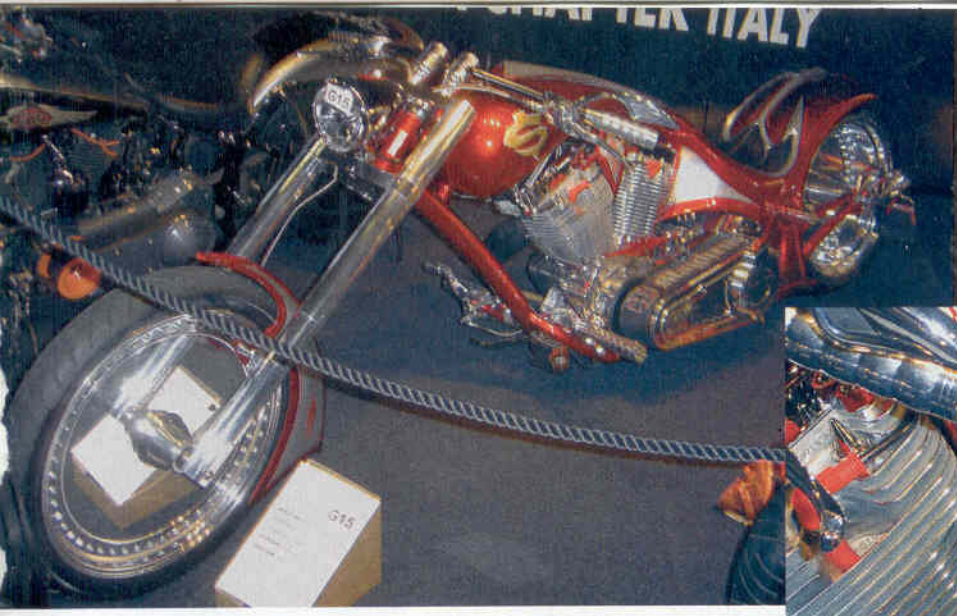
А настоящий кастом-трайк на выставке только один. Зато какой! Этого красавца с мотором Harley-Davidson Evolution представил Эрик Мартенс из голландской мастерской S.P.S. (Special Parts Supply). И он произвел почти фурор. Я всегда говорил, что настоящий трайк – это трайк без такого буржуазного пережитка, как мягкая задняя подвеска!

Под занавес действа, когда павильоны стали понемногу пустеть, под эгидой итальянского кастомайзингового журнала Bikers Life состоялось вручение наград Bike Show Prestige.

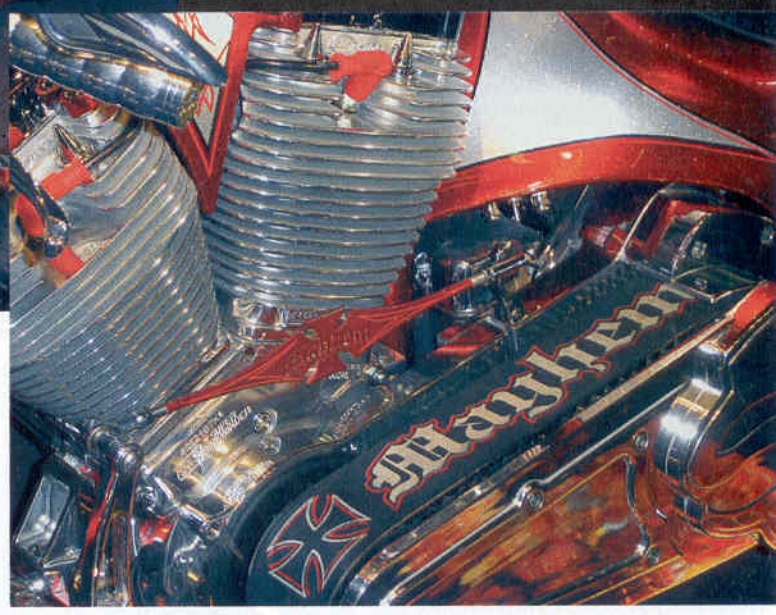
Как они, бедолаги из жюри, не запутались в номинациях? Сами, наверное, удивляются. Судите сами, сколько этих номинаций и какие они: «Боббер», «Чоппер с неамериканским мотором», «Чоппер с американским мотором», «Кастом с неамериканским мотором», «Кастом с американским мотором», а еще «Кафе-рейсер», «Стритфайтер», «Нейкед». Самым сложным оказалось правильно растасовать некоторых претендентов по категориям. Ты кто? Боббер или чоппер? Чоппер или кастом?.. Со стритфайтерами и нейкедами и того хуже... Но ничего, разобрались с Божьей помощью, раздали сестрам по серьгам.

Голландский трайк, кстати, отметили специальной наградой, потому как присовокупить его

Violator Sinto. Топ-модель в программе голландской компании. Действительно, очень красивый байк. Не без немецкого влияния.



Первый приз в номинации «Кастом с американским мотором» достался команде Mayhem Kustomz. Если не считать Best In Show, это высшая награда конкурса Bike Show Prestige. Злая машина получилась у швейцарцев.



к какой-либо номинации не представлялось возможным, а не отметить было бы преступлением.

Ну и, наконец, кульминационный момент – присуждение титула Best In Show. Вот тут-то многих, и меня в том числе, ждал сюрприз. Обычно «бестом» объявляли нечто смелое, авангардное (в прошлом году, к примеру, это был небезызвестный франко-бельгийский Satanico Pandemonium). Но не сегодня! Главную награду получил Viridian – классический чоппер шведа Мистера Мура со старым «харлеевским» мотором Shovelhead. Никаких революций! Более того, это натуральная контрреволюция! А ведь два других претендента – о-го-го! – весь из себя футуристический D2O от Custombike и фантасмагория от SPC на «хаблессах» (колесах без ступиц) и «360-й» задней резине.

С вашего позволения, пару слов о «хаблессах». Эта конструкция, запатентованная Франко Сбарро почти двадцать лет назад, явно опередила свое время. Даже в кастомайзинге с трудом приживается. Казалось бы, эффектнее штуки не придумаешь! Но пока побаивается ее народ: и сложно, и дорого, и чересчур непривычно. Вот и американский Amen встретили как-то прохладно, и пробросили Кодлина с его Shine на осеннем чемпионате мира по кастомайзингу.

На общем фоне ретро-ренессанса шведы «умыли» итальянцев. На сцене прыгал, сотрясая призовым кубком, Мистер Мур, шведы в зале ревели, как под Полтавой, но от радости, а команды Custombike и SPC молчали, растерянно глядя на свой никому не нужный хайтек...

Такая вот вырисовывается картина. Общие тенденции? Извольте. Полная эклектика, жуткое смешение стилей и направлений, а параллельным курсом – расцвет канонического ретро-кастомайзинга.

На этом затянувшееся вступление позвольте завершить и приступить к главному. Ради чего, собственно, и весь сыр-бор. Итак, о тамошнем пиве. Сразу договоримся, что, как истинные ценители, речь будем вести о пиве светлом. Темные сорта, растворенные в спирте карамельки, различные «биттеры» и прочие «стронги» отставим для детей и женщин. Согласен, Birra Moretti – марка известная, но уж чересчур вкус размытый, водянистый. Та же беда с Padovana. Мало того – здесь уже болотцем попахивает, видать, сказывается близость каналов Венеции. А вот про Forst (что Pils, что Birra Di Pasqua) ничего плохого сказать не могу. Никаких отвлекающих привкусов и послевкусий. Также вполне «соответствуют» Itala Pilsen, Dreher, Peroni, Wunster. Снимаю чепец перед Nastro Azzurro. Можно, в конце концов, взять Heineken местного разлива. Так что... гм... (Думай, думай! Что ты хотел сказать?)

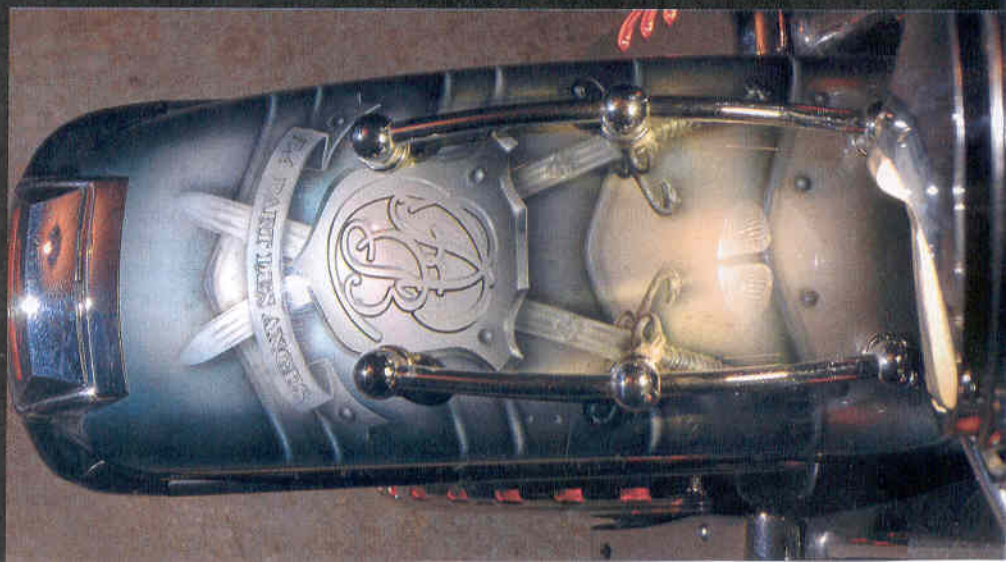
...Так что, как ни верти, есть у европейского кастомайзинга все шансы на светлое будущее. Кое-где даже видны его первые лучи... Уже слышу: «Какая здесь связь? Что он несет? Вызовите ветеринара!» А связь, между прочим, имеется. Невидимая, но ощутимая... Буона ноттэ!

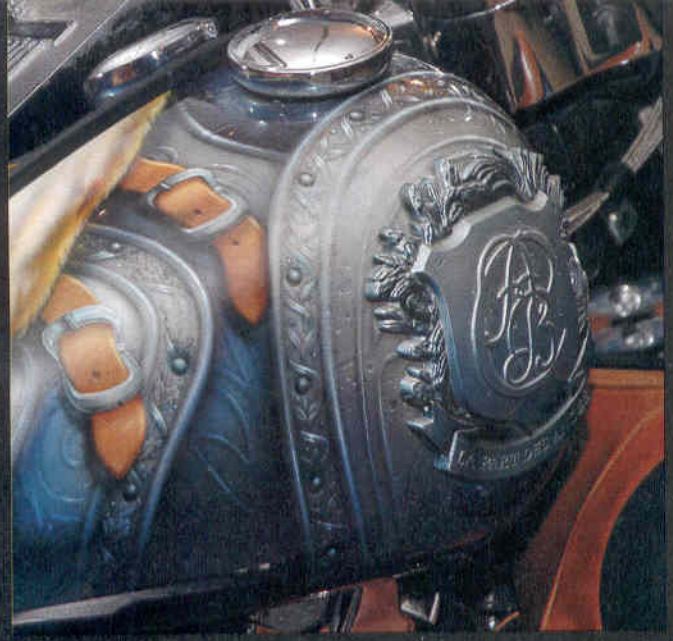
Падуя – Москва

КОНЯ ЕГО ВЕЛИЧЕСТВУ!

Борис ДАХНОВСКИЙ,
фото Павла КОСОЛАПОВА

«Венценосный» он уже по названию – Harley-Davidson Road King, «Король дорог», по-нашему. Но всякому уважающему себя коню претит только парадная показуха – на дороге ты должен выглядеть по-боевому. Латы – словно старые, фамильные, местами тронутые ржавчиной. И мантия (как без нее!) будто небрежно брошена на бак и струится по кофрам. На баке и переднем крыле герб семейства владельца мотоцикла. И в сиденье намек на седло для верховой езды…





Имидж «Короля дорог» угадывается и в темноте. Двигатель Harley красив сам по себе, но чтобы подчеркнуть эту красоту, подсветили его светодиодами, а внизу установили ультрафиолетовые лампы – они освещают дорогу под мотоциклом, чем создают иллюзию его полета. Подсвечены кожухи защиты передних тормозных дисков. В фаре, естественно, «ксенон» – лампа дает мощный поток белого света. Совершенные усилитель, колонки и сабвуфер наполняют окрестности чистым, неискаженным звуком. ⏮

Благодарим мотосалон «Харли» за помощь в подготовке материала.

А ВОТ И НЕ «КАВА»

«МИНСК» ДЛЯ ТАЕЖНЫХ ДОРОГ

Андрей ФЕТИЩЕВ,
г. Камень-на-Оби, Алтайский край

В «бездорожные» условия глубинки, где я живу, идеально «вписывается» только один тип мотоцикла – эндуро. Отечественных аппаратов этого класса в продаже нет и не предвидется. О покупке японского думать не приходится – слишком дорог.

Можно купить «Ижа», «задрать» переднее крыло, наварить задние амортизаторы и гордиться: «У меня эндуро». Но таких, с позволения сказать «вездеходов», полным полно. Если уж делать – так делать. Нашел раму и переднее колесо от «Минска», переднюю вилку и заднее колесо от «Восхода». Собрал, оценил: нет, пока это всего лишь «скелет».

Треугольное соединение труб под седлом переделал с таким расчетом, чтобы образовалось достаточно места для моноамортизатора. Опустил середину рамы вниз, а заднюю часть задрал, чтобы, находясь над центром рамы, можно было легко доставать ногами до земли, но при этом у заднего колеса было бы место для перемещения. Нижнюю часть рамы переварил так, что рама стала полудуплексной, а к низу рулевой колонки подвел от середины рамы еще одну усиливающую трубу. После всех переделок раму не узнать.

Мысль установить отечественные мотоциклетные амортизаторы отбросил сразу: толку от них никакого. На настоящем эндуро должен быть установлен моноамортизатор. За основу взял задний амортизатор от ВАЗ-2121 – по длине он подошел идеально. Да и работает – не сравнить с продукцией мотопрома. Пружину использовал от Honda. Изготовил систему регулировки жесткости. Задний маятник сделал сам – деталь длиннее штатной на 10 см.

Когда рама и подвеска были готовы, занялся колесами. Заднее 16-дюймовое от «Восхода» с его огромным барабаном портило весь вид мотоцикла. Я решился на отчаянный шаг: изготовить новую ступицу под дисковый тормоз. Получив у токаря заготовку, выточенную по моему чертежу, вручную разметил и просверлил отверстия под «минские» спицы. Несмотря на то, что ступица стальная, колесо полегчало на 1 кг. Окрыленный успехом, проделал то же и со ступицей переднего колеса, но вместо стали использовал алюминий. Конечно же, колесо получилось еще легче.

Настал час, когда пришлось подумать о дизайне – а ведь я в жизни этим не занимался. Воспользоваться готовыми «минскими» деталями? Или клеить самому? Рискнул – взялся клеить. «Ваял» детали капотировки из стеклоткани с эпоксидной смолой. И не пожалел.

Какие могут быть варианты внешности? В нашем городке ничего, кроме отечественной техники, в глаза не видели, единственный источник информации – журналы и каталоги. Приглянулся мне на картинке один Kawasaki. Сел к компьютеру, сделал чертеж мотоцикла в программе Autocad – и взялся превращать виртуальную модель в реальный мотоцикл. Изготовил крылья, обтекатели, помучился с бензобаком. Мало того, что он пустотелый, – в нем ведь еще и горло-

вина, плюс элементы крепежа воздухозаборников, крепеж к раме... Результат превзошел ожидания: вся облицовка мотоцикла весила 4,5 кг (!) против стандартных 15. Запас прочности вполне достаточный (уже проверил в аварии).

Но – вот что значит дилетант! – не вписалась заготовленная еще в начале работ «восходовская» передняя вилка. Спасибо Ижевскому заводу за то, что наладил выпуск лицензионных гидропневматических передних вилок – будто специально для моей конструкции. Вместе с вилкой купил тормозную «машинку» и суппорт от «Ижа». Только штатный тормозной диск не подошел – пришлось выточить. А вот с задним тормозом не все было так гладко. В конце концов, выручили новосибирские картингисты – подарили главный тормозной цилиндр от карта, а суппорт и тормозной диск изготовил сам.

Минский двигатель прост и вынослив, да мощности в нем маловато. Снова воспользовался советами картингистов. Расточил впускное и выпускное окна, устранил погрешности литья в продувочных каналах на стыке между цилиндром и картером – уступ в некоторых местах доходил до двух миллиметров! Подрезал головку цилиндра под 92-й бензин. Установил на игольчатом подшипнике поршень с одним стальным кольцом. Карбюратор – Jikov 2928. За основу глушителя взял резонатор от кроссового CZ, только развернул колено в нужную сторону. На выходе установил прямоточный глушитель собственной конструкции...

После доработок двигатель не узнать! Резкий подхват с «низов», набор оборотов без провалов, взрывная динамика! Прибавка мощности максимальной скорости не добавила из-за того, что увеличил передаточное отношение главной передачи. Но эндуро – не спортбайк, и 90 км/ч ему вполне достаточно. Хотел увеличить тягу и цели достиг – мотоцикл может тронуться с 3-й передачи, и любой подъем ему нипочем.

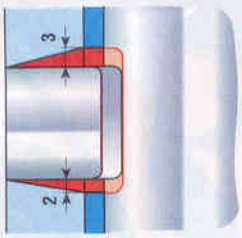
Что же касается электрооборудования, то, как ни смешно, самой трудоемкой работой оказалась переделка тахометра от Toyota Carina. Не так просто заставить прибор, рассчитанный на работу с 4-цилиндровым 4-тактным двигателем и собранный из незнакомых радиодеталей, правильно показывать частоту вращения 1-цилиндрового 2-тактного мотора. Установить 90-ваттный генератор от мотоциклов ковровского завода с сопутствующим ему комплектом электрооборудования было гораздо проще.

Результатами не могу быть недовольным. Подвеска вышла энергоемкой – для нее как бы не существует кочек и ухабов. Мотоцикл маневренный, легкий и устойчивый. Одним словом – эндуро.

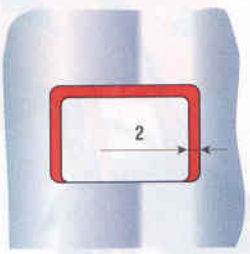
Привезли мы с отцом его на мотофестиваль в Новосибирск, поставили на самом видном месте. Сидим, ждем, когда начнут собираться зеваки. Ничего не можем понять – ну хоть бы кто полюбопытствовал! Лишь ближе к вечеру подошли ребята и спрашивают: «Че это вы на Kawasaki мотор от «Минска» установили? У вас че, бабок на «родной» не хватило?..». Тогда мы все поняли. После того, как разъяснили что к чему, к нам хлынул народ, многие хвалили. Приятно наблюдать, как отвисают челюсти.

Общие данные: сухая масса – **85 кг** ■ длина – **2100 мм** ■ база – **1500 мм** ■ ширина – **750 мм** ■ высота – **1180 мм** ■ высота по седлу – **870 мм** ■ дорожный просвет – **340 мм** ■ объем бензобака – **11 л.** **Двигатель** – **ММВЗ 3.111** ■ рабочий объем – **125 см³** ■ диаметр × ход – **52 x 58 мм** ■ цилиндро-поршневая группа переделана по советам картингистов ■ мощность – не замерялась ■ карбюратор – **Jikov 2928,** диаметр диффузора **28 мм** ■ резонатор – от кроссового CZ ■ глушащая часть – самодельная. **Трансмиссия:** КПП, механизм сцепления – штатные ■ передаточное отношение главной передачи – **3,86** (с ведомой звездочкой, увеличенной до 54 зубов). **Ходовая часть:** рама – полностью переделанная ■ передняя подвеска «Иж» ■ задняя подвеска – амортизатор от ВАЗ-2121, пружина – от Honda. **Тормоза:** передний – гидравлический «Иж» с самодельным диском диаметром **300 мм** ■ задний – главный цилиндр от карта, диск диаметром **200 мм** и рабочий тормозной цилиндр самодельные. **Колеса:** переднее **3,0-18''** с самодельной алюминиевой ступицей ■ заднее – **3,50-16''** с самодельной стальной ступицей. **Сиденье:** самодельное – поролон обтянут дерматином на стальном основании. **Электрооборудование:** генератор – **90 Вт** ■ фара – противотуманка с китайской галогенной лампой от скутера ■ прочая светотехника от разных мотоциклов.

▲ Задняя часть рамы и маятник переделаны под установку моноамортизатора. Число зубьев ведомой звёздочки увеличено до 54.



Переделки в цилиндре коснулись только впускного и выпускного окон. У продувочных каналов подогнаны стыки.



ЛЕГКИЙ «БРИЗ»

С РАСЧЕТОМ НА СЕРИЙНЫЙ ВЫПУСК

Владимир УЛЬЯНОВ,
г. Каменск-Уральский,
Свердловская область,
фото автора

Оригинальный внешний вид, малый вес и приемлемая стоимость – вот каким мы пытались сделать концепт мини-байка. Если все получится, – то попробуем и довести его до готовности к серийному выпуску.

Старались отойти от классических решений. Рама – монокок, сварена из листовой стали толщиной 2 мм, она весит всего 7 килограммов. Бензобак под седлом скомпонован так, что выполняет функцию еще и несущую. Рядом с ним ящик для инструмента – он изготовлен с тем же расчетом. В результате удалось основательно снизить не только вес скутера, но и его себестоимость, ведь листовая сталь в два раза дешевле трубы. Вдобавок отпала необходимость в больших пластиковых панелях, которые изготовить в условиях мелкосерийного производства непросто. Из пластмассы только ветровой щиток и крылья.

Как подбирали двигатель-«полтинник»? Производящиеся в России забраковали. И импортные (те, что доступны) тоже. Поэтому часть двигателя и редуктор вместе с картером делали сами. Цилиндро-поршневая группа – от импортного мотора объемом 36 см³. Первый образец без вариатора, в нем только центробежное сцепление. Но от вариатора окончательно не отказались – разрабатываем компактный агрегат, отличающийся от классических образцов.

Тормоза обоих колес дисковые (2-поршневые скобы с диаметром рабочего поршня 28 мм), с приводом от одного рычага на руле. Все основные детали спроектировали и изготовили сами. Во время тестовых заездов тормоза работали как надо.

Световые приборы изготовили на основе светодиодов – они компактны, без громоздких отражателей и рассеивателей, по мощности светового потока способны заменить даже фару. Головной свет – из семи мощных светодиодов белого цвета. Два нижних выполняют функцию ближнего света, а пять верхних – дальнего. Все – с линзами (тоже наша разработка). А коль скоро светодиоды еще и экономят электричество, ограничились маломощным (15 Вт) и компактным генератором, и отражатель заднего фонаря сделали по-своему: при свечении одного лишь светодиода создается иллюзия, будто горят несколько.

Передняя вилка трапециевидная, с моноамортизатором. Поворачивается она в шаровых опорах с регулировкой усилия зажима шара. С ее помощью можно не только компенсировать износ, но и просто «поджать» опоры, чтобы они выполняли функцию демпфера.

Многофункциональный велоспидометр выполняет большинство функций «нормальной приборки».

Под каждой из семи линз спрятано по мощному светодиоду. Два нижних фонарика – ближний свет, пять верхних – дальний.

Общие данные: сухая масса – **43 кг** ■ максимальная нагрузка – **100 кг** ■ длина – **1370 мм** ■ база – **970 мм** ■ высота по седлу – **770 мм** ■ дорожный просвет: в ненагруженном состоянии – **230 мм** ■ с нагрузкой 100 кг – **150 мм** ■ максимальная скорость – **50 км/ч** ■ объем бензобака – **2,5 л.** **Двигатель** – 2-тактный, самодельный, рабочий объем – **36 см³** ■ мощность – **2,5 л.с. при 12 000 об/мин;** охлаждение – принудительное ■ карбюратор – **K-60** ■ подача топлива – самотеком; воздушный фильтр – самодельный ■ система запуска – кикстартер. **Трансмиссия:** КП – отсутствует ■ механизм сцепления – центробежный. **Ходовая часть:** рама – самодельная ■ передняя подвеска – трапециевидная с одним амортизатором и углом наклона рулевой колонки 24 градуса ■ задняя подвеска – маятниковая, амортизатор от «Ижа». **Тормоза:** передний и задний – самодельные, гидравлические, дисковые. **Шины:** передняя и задняя – **4,00-10".** **Электрооборудование:** генератор – **15 Вт** ■ фары и прочая светотехника изготовлены на основе светодиодов.

Разрабатывая конструкцию глушителя, сразу отказались от всяких там «прямотоков», ведь добивались комфорта для ездока. И добились: когда двигатель урчит на холостых оборотах, рядом можно разговаривать, не напрягая голосовые связки. На ходу «децибел» несколько больше, но в разумных пределах. Приятно, что мотор набирает обороты без провалов во всем диапазоне частот вращения коленвала.

Конечно, аппарат разрабатывали под российские условия – на случай, когда, скажем, асфальт внезапно обрывается. Поэтому дорожный просвет в ненагруженном состоянии – 230 мм, а при нагрузке 100 кг под нижней точкой скутера остается 150 мм. У заднего амортизатора регулируется поджатие пружины. В отличие от японских аппаратов, созданных для невысоких азиатов, на нашем даже водитель с ростом 180 см чувствует себя вполне удобно, и его колени достаточно отдалены от руля.

От первых чертежей мини-байка, который мы назвали «Бриз», до готового образца прошло четыре месяца. А между тем 95% деталей изготовили самостоятельно, в том числе и кокили для отливки колесных дисков.

Все во имя компактности! Двигатель и «ижевский» амортизатор поместились в весьма ограниченном пространстве.

АТЛАС МОТОРС

ИЗ АМЕРИКИ, ЕВРОПЫ И ЯПОНИИ.

HONDA CBR 600RR	'03	11000$
HONDA CBR 600	'93	3800$
HONDA CBR 600F	'96	6000$
HONDA CBR 1000	'90	3700$
HONDA CBR 1100XX	'98	7900$
HONDA X11	'00	9200$
HONDA CBR 929RR	'00	10000$
HONDA CBR 954RR	'02	11000$
HONDA DOMINATOR	'92	3500$
HONDA GL1800	'01	22500$
HONDA TRANS ALP	'90	3700$
HONDA VALKYRIE	'99	18500$
HONDA XR 650R	'01	6700$
HONDA AX1	'90	2400$
HONDA VT1300(new)	'03	13500$
HONDA VT750	'03	8300$
HONDA STEED400	'95	4000$
HONDA SHADOW600	'97	6300$
KAWASAKI ZZR600	'93	3700$
KAWASAKI ZZR1100	'97	6000$
KAWASAKI VN800	'99	6500$
KAWASAKI VN1500MS	'03	11500$
KAWASAKI KMX125	'97	2300$

КРЕДИТ

НА ЗАКАЗ ИЗ АМЕРИКИ 10 ДНЕЙ

ОБУЧЕНИЕ

SUZUKI GSX750R	'95	5500$
SUZUKI GSX600R	'00	8000$
SUZUKI GSX1100G	'94	4700$
SUZUKI GS500	'92	2700$
SUZUKI SV650	'02	7000$
SUZUKI RF600	'96	5000$
SUZUKI BANDIT	'96	5500$
SUZUKI VS1400	'94	6000$
SUZUKI DR850	'92	4000$
SUZUKI TL1000R	'99	6800$
SUZUKI DRZ400	'03	7000$
BUELL BLAST	'02	6000$
BMW F650GS(new)	'03	11500$
YAMAHA YZF R46(new)	'03	14500$
YAMAHA FZR600	'91	3600$
YAMAHA XVS1100	'99	8000$
YAMAHA YZF 600	'00	6700$
YAMAHA WARRIOR	'02	13000$
YAMAHA YZF R6	'01	7900$
YAMAHA YZF R1	'01	10500$
YAMAHA XT600	'93	3800$
YAMAHA XJ600	'95	4000$
YAMAHA FZS600	'01	5900$
YAMAHA FJR1300	'01	12000$

НОВИНКИ И БЕСТСЕЛЛЕРЫ

г. Москва
ул. Золотая д.11
тел. (095) 99-55-600
www. ammclub.ru

МАЛЕНЬКИЕ, ДА УДАЛЕНЬКИЕ

МОПЕДЫ TOMOS ОТ КОМПАНИИ «АВТО-МОТО»

Продукция словенской компании Tomos, отпраздновавшей полувековой юбилей, появилась на российском рынке. Техника проста, по-европейски надежна, по цене доступна. Богатый ассортимент включает мопеды и мотоциклы для мотокросса. Товары этой марки с успехом продаются в Европе, США, а теперь и в России. Официальным дилером на территории нашей страны стала компания «Авто-Мото». Линейку мопедов составляют, в основном, «полтинники». Их более 10 моделей, они предназначены для детей, подростков и взрослых.

MC

Мопеды семейства MC для маленьких мотоциклистов нескольких модификаций: MC50 Junior – для детей от 4 до 7 лет, MC50 Senior и Senior Pro – для 7–10 лет и MC80 Senior – для 10–14 лет. По оснащению мини-«кроссачи» ничуть не уступают большим мотоциклам и могут служить прекрасными тренажерами для оттачивания мастерства будущих чемпионов. Следует заметить, что в нынешнем сезоне на модели MC50 Junior в чемпионате России будет участвовать 5-летний кроссмен.

Двигатель (MC50 Junior/MC50 Senior/MC50 Senior Pro/MC80 Senior): объем – 50/50/50/80 см³, тип – 2-тактный, с воздушным охлаждением.
Общие данные: передний и задний тормоза – барабанные, высота по седлу – 630/720/720/750 мм, максимальная скорость – 40/40/40/60 км/ч, масса – 48/49/50/60 кг.

FLEXER

Трубчатая рама обеспечивает модели не только прочность, но и стильный вид. В базовой комплектации у Flexer кикстартер, но при желании можно установить электростартер.
Двигатель: объем – 50 см³, тип – 2-тактный, с воздушным охлаждением.
Общие данные: передний и задний тормоза – барабанные, максимальная скорость – 25 км/ч, масса – 47 кг.

REVIVAL TS

Мопед со множеством хромированных деталей. Если вы фанат классических чопперов, эта модель для вас. У нее есть небольшой багажник, запирающийся на замок.
Двигатель: объем – 50 см³, тип – 2-тактный, с воздушным охлаждением.
Общие данные: передний тормоз – дисковый, задний – барабанный, максимальная скорость – 25/45 км/ч, масса – 65 кг.

APN 6/ALPINO

Единственная модель мопеда в семействе Tomos с 4-ступенчатой коробкой передач. Он подойдет любителям приключений и шальной внедорожной езды – будьте уверены, рама и подвеска Alpino выдержат.
Двигатель: объем – 50 см³, тип – 2-тактный, с воздушным охлаждением.
Общие данные: передний и задний тормоза – барабанные, максимальная скорость – 45 км/ч, масса – 55 кг.

STREETMATE

Этот мопед похож на классический мотоцикл. Он стилизован под ретробайк. Бензобак и багажник, куда легко помещается шлем, – практичные детали, делающие мопед заметным.
Двигатель: объем – 50 см³, тип – 2-тактный, с воздушным охлаждением.
Общие данные: передний тормоз – дисковый, задний – барабанный, максимальная скорость – 45 км/ч, масса – 65 кг.

PACK'R

Более компактная версия Flexer, с меньшими колесами, поэтому мопед ниже. Спереди или сзади на него можно прикрепить небольшие кофры. Эта модель также может быть укомплектована системой раздельной смазки и электростартером.
Двигатель: объем – 50 см³, тип – 2-тактный, с воздушным охлаждением.
Общие данные: передний и задний тормоза – барабанные, максимальная скорость – 45 км/ч, масса – 55 кг.

SPRINT/TOMOS

Мопед выполнен в лучших традициях фирмы Tomos. Самое выгодное соотношение цены и качества. Укомплектован блинкерами и системой раздельной смазки. По желанию устанавливается электростартер.
Двигатель: объем – 50 см³, тип – 2-тактный, с воздушным охлаждением.
Общие данные: передний и задний тормоза – барабанные, максимальная скорость – 45 км/ч, масса – 51 кг.

YOUNGST'R

Новая, привлекательная внешне модель двухцветной окраски с литыми колесами, системой раздельной смазки и электростартером.
Двигатель: объем – 50 см³, тип – 2-тактный, с воздушным охлаждением.
Общие данные: передний и задний тормоза – барабанные, максимальная скорость – 45 км/ч, масса – 65 кг.

БОЛЬШИЕ, ДЕТСКИЕ И ЖЕНСКИЕ МОДЕЛИ.

ШЛЕМЫ VEMAR, KBC, LAZER.
СУМКИ H&B, KRAUSER, PROBIKER.

ТЕПЛОЕ БЕЛЬЁ, ПОДШЛЕМНИКИ, ЗАЩИТА, ОБУВЬ, ПЕРЧАТКИ, ДОЖДЕВИКИ.

МАСЛА, ФИЛЬТРЫ, СВЕЧИ, ЦЕПИ, ЗВЕЗДЫ.

АТЛАС МОТОРС

105118 г. Москва
ул. Золотая д. 11
тел. +7 (095) 99 55 600
www.ammclub.ru

РЕЗИНА НОВАЯ, Б/У: PIRELLI, BRIDGSTONE. ПЛАСТИКОВЫЕ ОБТЕКАТЕЛИ.

ЭКИПИРОВКА PROBIKER, HICHWAY 1, HELD, STREETFIGHTER.

GPS-НАВИГАЦИЯ, КОММУНИКАЦИЯ, КСЕНОН, МУЗЫКА.

ЗАКАЗ ПО КАТАЛОГАМ

Louis Hein Gericke polo

С ПЕРСОНАЛЬНОЙ ПОДУШКОЙ

Обыватель, скрывая свою необъяснимую нелюбовь к мотоциклистам, твердит: ездить на мотоцикле опасно. На самом деле, не опаснее, чем переходить дорогу или прогуливаться под свисающими с крыш сосульками. Да и фирмы-производители экипировки всерьез заботятся о безопасности «двухколесных» водителей.

Одна из этих фирм – немецкая Uvex применяет самые передовые материалы и технологии. Обычно в мотоциклетной куртке используют только специальные прочные вставки для защиты локтей, плеч и спины. В новой же Uvex X-Plosion воплощена простая, но гениальная идея: в подкладку вшита «подушка безопасности», как автомобильная. Под верхний слой материала крепится баллон со сжатым воздухом, чека от него пристегивается к мотоциклу. Если водитель вылетает из седла, воздух из баллона мгновенно надувает вставки на спине, груди и в воротнике куртки, тем самым обеспечивая мягкое приземление. Эксперименты, проведенные авторитетнейшим немецким специализированным журналом, показали, что, если вы одеты в X-Plosion, вероятность остаться после аварии целым и невредимым на 40% выше, чем при использовании любой другой защиты.

Куртка сшита из суперпрочного материала Cordura. На спине – полосы светоотражающей ленты (как у гаишников), чтобы мотоциклист был заметен на дороге и в свете дня, и в темноте.

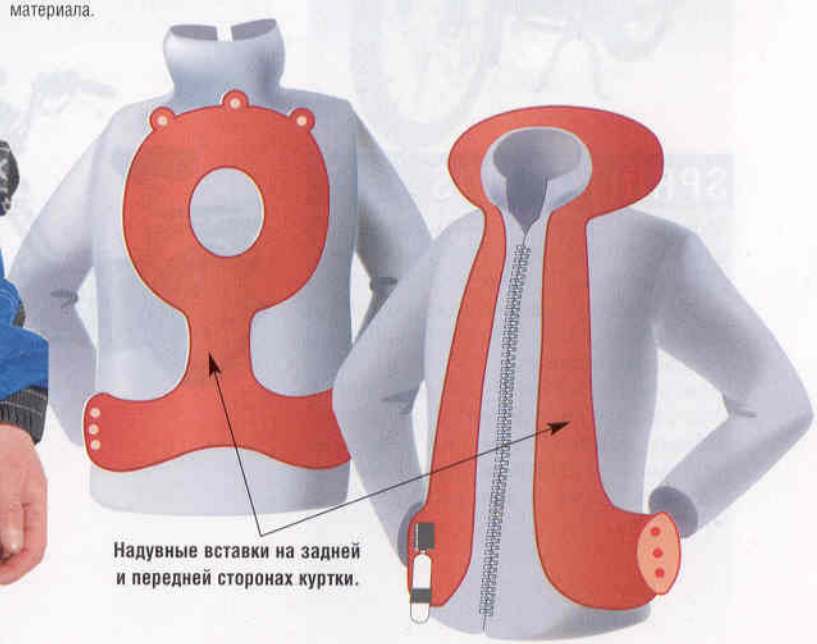
Еще один плюс: куртка, что называется, 2-в-1: ее можно носить и в теплую и в прохладную погоду – у нее отстегивающаяся теплая подкладка и превосходная система вентиляции. А с помощью фирменных ремешков и застежек эту «одежку» можно подогнать практически под любую фигуру. Множество внешних и внутренних карманов и кармашков несомненно пригодятся водителю. Ведь выше всего мудрые мотоциклисты ценят безопасность и комфорт.

Наталья УМНОВА

Благодарим компанию **Mr. Moto** за помощь в подготовке материала.

Надутая вставка в воротнике прижимает голову водителя к груди, чтобы спасти от травмы шейных позвонков.

Чека от баллончика со сжатым воздухом пристегивается к мотоциклу.



Надувные вставки на задней и передней сторонах куртки.

ВПЕРВЫЕ В РОССИИ!

МОПЕДЫ TOMOS

TOMOS официальный дилер

Sava официальный дилер

DUNLOP официальный дилер

PIRELLI официальный дилер

LiFAN официальный дилер

SHOEI

BSS MOTORCYCLE FASHION

FOX

axo

MOTUL

MERIDA

www.amvshop.ru

МОПЕДЫ • СКУТЕРА • ATV • МОТОЭКИПИРОВКА • АКСЕССУАРЫ

"АВТО-МОТО" (095) 125-15-24, 125-52-10

м. "Профсоюзная", ул. Ивана Бабушкина, д. 17, к. 1

YAMAHA

Полная гамма мотоциклов YAMAHA

«Актив Моторс» - активная компания для активных людей

Актив Моторс - официальный дистрибьютор YAMAHA Motor Corporation в России

Москва, 47км МКАД, тел.: 721-3315

Москва, Измайловское ш., д. 13, тел.: 721-3316

www.active-motors.ru

ACTIVE MOTORS

КРУГОСВЕТКА С ПАЛКАМИ В КОЛЕСАХ

Роман МАРТЫНЮК,
г. Тернополь, Украина,
фото автора

Ранним утром пятого августа я выдвинулся, чтобы прокатиться вокруг света. В Киеве взял «на борт» журналиста телевизионного «Нового канала» Сергея Дзюбу (по условиям договора, он мой попутчик), и мы отправились на предстартовую пресс-конференцию.

Ближе к вечеру во дворе здания, где «живет» телеканал, начали навьючивать нашу «Ракету – Futong», чоппер. Она новая, прошла всего 1800 километров. Чопперы – не мой стиль, но выбирать не приходилось.

За три захода вынесли все вещи. Собралась небольшая толпа зевак, все недоумевали: как мы сможем приторочить весь этот груз – он не поместится и в багажник «Жигулей». Я подсчитывал другое: 70 кг груза, 100 кг Сергея и 70 кг мои… Вместе – 240. А между тем, максимально допустимая нагрузка не должна превышать 160. Но мне не впервой. Неудобство минимальное: спидометр заслоняют две размещенные на баке сумки.

Первый километр по Киеву показал, что мощности двигателя, в принципе, хватит, а вот задние амортизаторы «пробивали». Поздней ночью добрались до Тернополя – здесь мой гараж.

Спозаранку взялся за мотоцикл. Переварил на маятнике крепление амортизаторов – отодвинул подальше от оси колеса. Увеличил угол их наклона, а значит, увеличил жесткость, развел подальше друг от друга колесо и щиток. Мотоцикл приподнялся сантиметров на семь. Испытал – вполне хватает.

И снова выехали на ночь глядя, направились в сторону Карпат. Где-то в полночь проехали перевал, что на дороге М17. Это самый отвратительный участок дороги, встретившийся нам в Европе.

Тепло, звезды-блюдца привораживали взгляд, накатила волна эйфории… После 11 месяцев организационной суеты (добыть визы, найти спонсоров и отбиться от господ навязчивых посредников) эти минуты – блаженство! Я самый удачливый человек на свете! Боже, неужели все получается?!

Первая страна на пути следования – Венгрия. Очаровали бескрайние поля подсолнухов, удивил необычный для славянского слуха язык. К обеду добрались до Будапешта. Через центр на мотоцикле не проехать – повсюду запрещающие знаки. Обширную старую часть города наблюдали с моста через Дунай, четыре часа ушло на видеосъемку и объезд доступных достопримечательностей… Времени убухали много, так что от Будапешта на запад летели почти без остановок, ведь по графику в день надо преодолевать минимум 660 км. Останавливались только под диктатом не в меру разгулявшегося аппетита – наших желудков и мотоцикла: бензина в баке хватало на 160–180 км.

На венгеро-австрийской границе таможенник спросил: куда едем? «В Украину», – говорю.

– Так ведь вам в другую сторону!

– Нет, в ту: земля-то круглая!..

О том, что мы уже в Австрии, сообразили лишь по ценам на бензин – 1,2 евро за литр. Чистота и порядок, царящие в здешних деревнях, получше, чем в иных наших квартирах. А на окраинах города Грац и вовсе как в музее старины: множество домов под соломенными крышами, все «экспонаты» отреставрированы, а новые строения стилизованы под старину.

Альпы выросли как-то вдруг. Первым почувствовал горы мотор мотоцикла – стал перегреваться. Особенно тяжко приходилось ему в бесконечных тоннелях, хотя «дыры» в горах продувают огромные вентиляторы. Скорость – 90–100 км/ч, в крайнем правом ряду и прижавшись к бровке – чтобы нас могли обгонять. А обгоняли все, кому не лень. Чем дальше, тем масса мотоциклов на дороге приближалось к массе легковушек. И каких мотиков! Уверенно могу заявить, что здесь отнюдь не «шестисотые» «мерсы» показатель достатка граждан, а именно роскошные мотоциклы.

А дороги какие!.. Лучших мы не встречали ни до, ни после альпийских трасс. К вечеру, налюбовавшись величавостью и мощью гор, спустились на равнину и, съехав с автобана, принялись искать место, где бы установить палатку. И не нашли: вся земля частная, она не подпускает к себе или проволокой ограждения, или отпугивающими надписями. Поиск продолжался на протяжении 100 км, и только кромешная тьма вынудила остановиться между садами, недалеко от дороги... В этот день мы пронизали три страны – Венгрию, Австрию, Италию. Граница с Италией условная: просто в один прекрасный момент все придорожные надписи «кто-то заменил» с немецкого на итальянский язык. Впрочем, в объединенной Европе повсюду так же. Это ж сколько они сэкономили на погранслужбах? Да на одних только полосатых столбах?..

В Италии деревни чем-то напоминают наши: по дорогам вразвалочку топчутся чудные сельхозмеханизмы, люди одеты бесхитростно, в основном в рабочей одежде, ветер с полей доносит запах удобрений... Кафе – центровое заведение деревень. Позавтракали пиццей. На мой вкус, в Украине ее готовят вкуснее...

Сергей попытался передать в Киев новости через Интернет... Кстати, об электронике. Нас «нафаршировали» ею под завязку: ноутбук, цифровая видеокамера, цифровой фотоаппарат, телефон спутниковой связи, а к ним невероятное количество кабелей, переходников, блоков питания, преобразователей напряжения, кассет, компактов. Но многое из этого мертво: мы забыли дома инструкции, и без них Сергей был бессилен электронику «оживить». На протяжении всей поездки следовали попытки подключить ноутбук к Интернету, они отбирали массу драгоценного времени и обычно кончались неудачей. Я нервничал: надо мной висел «топор» времени, а мы отставали от графика движения.

Только на автомагистралях появлялся шанс нагнать график. Из-за малой емкости бензобака (8,5 литров) расстояние от заправки до заправки мысленно разбивал на три участка: 1) надо бы уже поискать заправку; 2) осталось бензина на 30 км; 3) бензин уже должен закончиться, но я еще почему-то еду. На одном из автобанов пережил все три состояния, а заправки все не было. Наконец, остановились. И тут нагрянула полиция. Ну, думаю, влип. Кое-как объяснились. Вместо того, чтобы меня «растрясти», полицейский предложил: толкайте мотоцикл до ближайшей бензоколонки – это два километра в сторону от магистрали. А сам включил мигалку и поехал позади нас. Сопроводил до заправки, улыбнулся и укатил.

Такие чистые и красивые в начале пути...

Испания, торговая суета в выходной.

Два часа лежать – это не два часа трястись в седле. Передача информации шефам – тоже лежа.

Во Франции дорога пролегала вдоль берега Средиземного моря. В здешних городах не строят объездных – трасса по громадным эстакадам просто «приподнята» над улицами... За Каннами попали в сильную грозу, весь транспорт с включенными фарами прижался к обочине. Но нам пережидать некогда. Я сотнями обгонял стоявшие машины, автобусы, грузовики. Переживал, что откажут свечи – их заливало водой. Но «Ракете» хоть бы хны! Получив жидкостное охлаждение, она летала и в 30-градусную жару... А вот цены за проезд по автобанам во Франции самые высокие в мире: за 200 км – 20 евро.

У Сергея все не складывалось с Интернетом. Хуже того, хотя в ноутбуке была программа с GPS, настроить ее так и не смог. Я к его приборам, кроме как к телефону, даже не притрагивался. В договоре записано: я буду обязан компенсировать материальный ущерб в случае выхода аппаратуры из строя по моей вине. Так зачем мне неприятности?.. Но как установить почтовую связь – ведь по телефону всего не расскажешь? По мобильнику Киев предложил изменить маршрут и заехать в Барселону, чтобы найти стационарный Интернет.

Указателей съезда с трассы в Барселону несколько – в северную часть, южную, западную. Нам – в какую? Повернули наугад. Оказалось, это всего лишь пригород. Но красивый, обустро-

Страшный. И смешной.

енный, в том числе есть и Интернет. Однако чего-то и здесь Сергею не хватило, чтобы воспользоваться компьютерной почтой… Зря время потеряли…

По жаре 38 градусов нагонял километраж. Чем дальше в глубь страны, тем пустынней и каменистей ландшафт. Попадались брошенные хутора, старинные полуразрушенные замки времен Дон-Кихота. Без украшений и обмана, как в Австрии… На ночь поставили палатку прямо на территории автозаправки. Хозяева удивились неслыханной наглости, но были вполне гостеприимны. На следующий день Сергей выполнял задание «центра» – снимал красоты Мадрида. Езда на перегруженной «Ракете» по 10-миллионной столице – то еще удовольствие, но деваться некуда – приказ. За полдня «намотали» по городу 176 км…

На следующий день добрались до столицы Португалии – Лиссабона. Из Киева поступил новый приказ: в Африку – ни ногой! В связи с чем меняют маршрут? Ох, не нравится мне это… Обидно, но только сжал зубы – приходится подчиняться. Да, восемь дней в Лиссабоне провели приятно: встречались с украинской диаспорой, гуляли по чудному городу… Но ведь главное и суть путешествия – успеть за 80 дней совершить кругосветку… Наконец пришли деньги на перелет на американский континент.

В Мехико по прилету прямо из аэропорта позвонили в украинское посольство. Не скажу, что здесь нам были рады, строго-настрого повелели: «Жить хотите? Ни шагу от наших предписаний!»

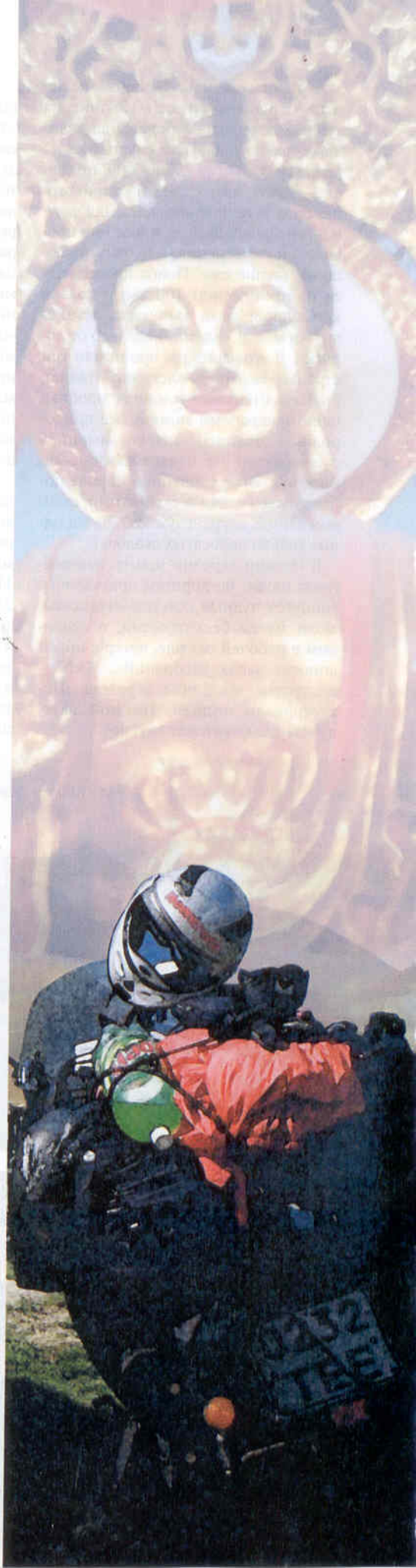
Сели в предписанное такси и поехали в предписанную гостиницу в центре мегаполиса. Аэропорт практически в городе (это видно еще с самолета), но до отеля 45 км езды. Потому что Мехико необъятный: шириной – 70 км, длиной – 130 км. Здесь обитает 36 миллионов жителей (с пригородами), и практически все в одноэтажных домах. Гостиница стоила $100 в сутки – многовато, но она предписанная, так что торг (с посольством) неуместен.

Наутро направились в посольство Украины. Нас встретил нерадушный пятиметровый забор с неласковой колючей проволокой сверху, а еще и неприветливые провода под током. Огляделись. Предположение о том, что только в украинской дипмиссии все поголовно поражены манией преследования, не подтвердились: и вокруг все дома с теми же средствами предосторожности. Видать, не зря… Огромные и тяжеленные стальные двери распахнулись, и мы попали будто вовнутрь сейфа. Целый час слушали кошмарные истории, которым нельзя было не поверить: две недели назад убили консула Франции, неделю назад – посла Кубы, позавчера ограбили охранника российского посольства, вчера – дочь сотрудника посольства Украины…

Вышли с чувством, будто на спинах мишень, принялись выполнять мероприятия по обеспечению физической и экономической безопасности. Все ценные вещи, оставленные в отеле, – в сейф, в карман положили по полсотни баксов – на откуп себя, любимых, если станем жертвами ограбления. Чтобы грабитель не огорчился из-за того, что зря старался, и в расстройстве не двинул промеж глаз. Хуже того, мексиканцы сплошь мелкие, так что даже не в морду – сразу режут или стреляют. Выучили установку: после 23 часов и до 6 утра весь город вымирает, так что и ты, будь добр, вымри. На полицию не уповай: хоть полицейские и составляют половину населения города, так ведь другая половина – их родственники.

Погрели душу разве что работающие в местном университете ученые Киевского политехнического института. С ними мы ездили к пирамидам, в музеи и к другим достопримечательностям. Я, дурень,

Не домашнее поголовье.



Еще одно южноамериканское пугало.

настаивал сводить меня в центр Мехико, «где белые не ходят». Наш гид отшучивался: учти, все чемпионы в профессиональном боксе воспитывались именно там. Я все-таки упросил. Вот тусовка панков, вот кафе металлистов, вот офис рабочей революционной партии, чегеваровцев – воинствующего племени, в их жилах течет кровь древних ацтеков, перемешанная с кровью испанских конкистадоров. Гремучая смесь!.. Прогулка обошлась без инцидентов. Смелого пуля боится!

Самолетом прибыл мотоцикл, мы забрали его из аэропорта и выехали. Мехико расположен всего в 2000 километрах от экватора, но вместе с тем и на высоте 2400 метров – только поэтому здесь не жарко. И чем дальше от города, тем солнце все безжалостнее. В Куэтаро на термометре +32°С, в Сан-Луис-Потоси +38°С. До Салтило – 300 км по пустыне: здесь температура за сорок. С собою везли много воды, запасной бензин, а в голове билась мысль как молитва: только бы ничего не сломалось!.. Дорога усеяна дохлыми собаками и разорванной резиной. Ближе к обочине, словно рассыпанные гвозди, куски стального корда... К вечеру добрались до Салтило, нашли недорогой отель. Расслабились, подсчитали: за день отмотали 850 км. По жарюке... А мотоцикл держится молодцом! Только иногда «пробивали» амортизаторы.

Утром я позвонил в банк, мне ответили, что... Одним словом, дальше я еду за свой счет. Хорошо, что подстраховался – дома продал свой автомобиль, японский мотоцикл и взял с собою энную сумму. Да и друзья, случись что, не бросят в беде. ...Но ведь свинство какое со стороны организаторов...

Дорога в Монтерей – сплошной склон. Вокруг горы, красота – необыкновенная! Заехали в город, чтобы Сергей нашел интернет-кафе, передал последние новости и впечатления. Главная новость безрадостная: к этому моменту мы дико отставали от графика.

Солнце поднималось все выше, к полудню температура достигла 40 градусов. Купил мороженое, а в нем... замороженный кактус. Про текилу, кактусовую водку, знаю, про блюда с кактусом из национальной кухни слышал. Теперь знаю про мороженое.

На границе с США зашли в офис эмиграционной службы. Здесь нас восприняли как террористов. Причина – иранская виза в паспортах. Попробуй докажи (да еще по-английски), что ты не верблюд, который возил Бен Ладена!

Американские дороги лучше, чем мексиканские. Это – плюс. Зато стало еще жарче: после обеда температура +43°С (110 по Фаренгейту). Это – минус. Встречный ветер не спасал – обжигал. Часто укрывались в кафешках – чтобы отдышаться. И здесь тоже на нас смотрели с подозрением. У нас что, на лбу иранская виза?.. Под вечер проехали Сан-Антонио – огромный город с громадными небоскребами. Я хотел было найти место для палатки – ведь каждая копейка, то бишь цент, на счету, но Сергей, развращенный комфортом отелей Лиссабона и Мехико, ни в какую не соглашался. Ему нужна ванна, кофе... и Интернет – в Америке наша спутниковая связь не работала. Стоимость всех этих прелестей в мотеле $60–80, а все номера двухместные, и значит, половина с меня...

Дальше в Лос-Анджелес. Решили, что поедем не по кратчайшей 10-й дороге, а по 40-й: она расположена севернее, подальше от экватора – на ней не так жарко.

Вокруг ни сантиметра пустой земли – повсюду сплошь фермерские владения. Если же говорить о пейзажах, то – ничего особенного. Одно могу сказать: в ощущениях это другая земля.

После ночевки в городке Лубок на стоянке

Мехико. Забавы индейцев майя.

В США.

TEAM ACCELERATOR УСКОРИТЕЛЬ
ЗАПЧАСТИ
ЭКИПИРОВКА
ПРИГЛАШАЕМ ДИЛЕРОВ
✓Детали двигателя и подвески
✓Масла, фильтры, прокладки
✓Тормозные колодки и диски
✓Резина, цепи, звезды
✓Шлемы, перчатки, комбезы
✓Обувь, защита, куртки, брюки
✓Пластик, оптика, наклейки
СПЕЦПРОГРАММА
✓Предлагаем дилерство на выгодных условиях
✓Низкие цены для оптовиков и спортивных команд
УСКОРИТЕЛЬ ЗАПАД
(095) 799-6111
МОЖАЙСКОЕ Ш.17
УСКОРИТЕЛЬ ВОСТОК
(095) 755-5566
УЛ. ПЕРВОМАЙСКАЯ 14/1
УСКОРИТЕЛЬ ИНТЕРНЕТ
www.uskoritel.ru
info@uskoritel.ru

обнаружили, что кто-то пробил колесо. Именно пробил – в шине аж три прокола сбоку, но ни одного инородного предмета в резине. Сергей взялся помогать бортировать шину. И вдруг углядел трещину на крыле. «Чайник», трещина его настолько напугала, что он категорически отказался ехать до Лос-Анджелеса на мотоцикле – только на автобусе. Как его переубедить? Чинить крыло? Но в субботу найти сварщика в мастерской – гиблое дело. И потом, как мы останемся поодиночке? Впрочем, я опасности не ощущал, а раз он тоже – и ладно… А разгруженная «Ракета» – действительно ракета, можно лететь с максимальной разрешенной в Америке скоростью 70 миль в час… К вечеру на одометре суточный пробег: 1000 км.

В Аризоне впервые вживую видел индейцев из резервации Hualapai Indian Reservation. Их одежда, конечно же, современная, как у всех, лицом – краснокожие… На всем протяжении дорога ограждена сеткой, однако мест для ночевки сколько угодно. Но и индейцев, и места отдыха наблюдал на ходу – задерживаться не мог ни на минуту. Американский автобус, в котором отправился Сергей, идет со скоростью 160 км/ч! Чтобы не опоздать, я несся днем и ночью, сколько хватало сил. Если удавалось «зацепиться» за грузовик, то в его воздушной подушке и бензин экономил, и разгонялся до 130 км/ч. В четыре утра стало прохладно, но когда попадал под раскалившийся накануне бетонный мост, словно злая Баба Яга вносила на лопате в печку… Рассвет встретил на ходу, а в 6 утра прибыл в Лос-Анджелес. За 19 часов проехал 1756 км: я – «железная задница»!

Позвонил из Лос-Анджелеса в Киев: где искать Сергея? А меня огорошили: его ограбили…

Шесть дней проторчали в Городе Ангелов – открывали визу в Канаду. Мотоциклу тем временем в мастерской, где работают бывшие наши соотечественники, сделали новый подкрылок из 5-миллиметрового листа. Броня! Мы колоссально опаздывали. Да и осень на носу, а на промерзшей Аляске это совсем не наше «бабье лето». Значит, придется проезжать за день столько, сколько выдержим.

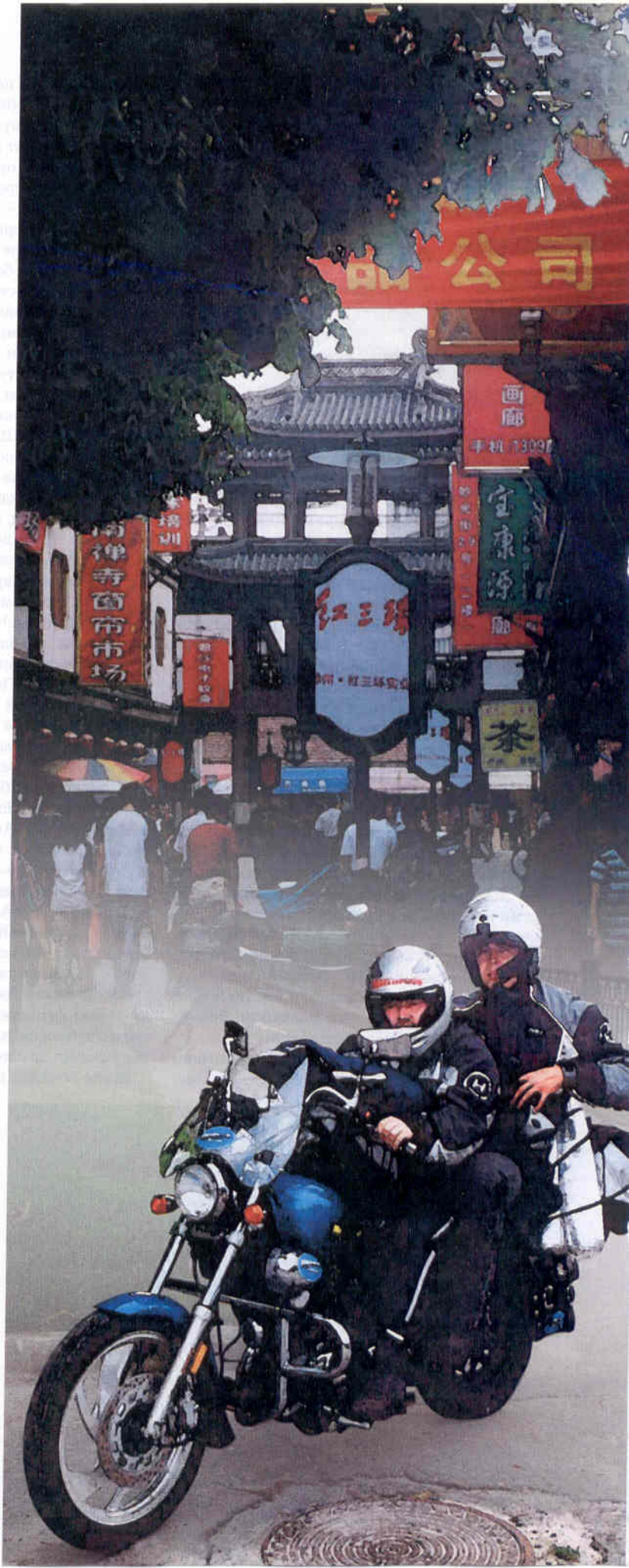
По Беверли-Хилз выехали в сторону Сан-Франциско по 101-й дороге, она проходит вдоль самого берега океана. Километров за двести от Фриско выросли красивейшие горы. Но вскоре стало не до красот: чем выше, тем холоднее. В этот день, когда выезжали, было +36°С, к вечеру – всего +7°С. «Так закалялась сталь»? За день отмахали 1158 км.

До Сиэтла восемь часов ходу. На деревьях появились желтые листья… Двести километров до канадской границы тянулись вечно – это потому, что мы в мыслях уже «въехали» в Канаду. В Ванкувере номер в гостинице стоит под $300. Кошмар! Это нам не по карману – надо выезжать и искать местечко под небом. Легко сказать – «выезжать», ведь город тянется километров на сто…

На поворотах, когда сбрасывал газ, услышал скрежет цепи. А ведь с утра натянул ее до отказа. До ближайшего города 44 км по ночной горной дороге, над пропастью. Не стал рисковать – залегли на ночевку на природе. Поменяю цепь утром, у меня есть в наборе запчастей, подаренном заводом.

За Скавышем красивейшие горные озера! Узкая горная дорога поползла вверх (уклоны – до 16%), высота – около 3 км. Деревень мало, они крошечные. Погода установилась прекрасная, желтые листья сливались с солнцем, но и контрастировали с сине-холодным отблеском поверхности озер…

К обеду добрались до перевала (около 2300 м), соблюдали максимально разрешенную скорость – до 80 км/ч. Но вниз мотоцикл просто летел. Я вошел в азарт и, выйдя из очередного поворота, попал прямо в руки полицейского. Он предъявил показатель на радаре: 110 км/ч. По привычке попытался протестовать. И зря: штраф составил $138. А ведь дома предупреждали, что спорить – себе дороже: с каждым словом твоего недовольства сумма возрастает. Он выписал



Художник.

На Великой Китайской стене.

квитанцию, я поблагодарил от всей души.

В полусотне километров до населенного пункта с пышным названием Принц Георг мой славный спутник заявил, что болен и больше ехать не в состоянии. Я задумался: как поступить? Накануне по телевизору передали, что на Аляске (это всего 700 км от нас) выпал первый снег. Сергей позвонил в Киев, ответом был приказ: дальше на север не ехать – направиться в Эдмонтон и оттуда лететь в Азию. Мне обидно до слез... Но раз товарищ болен...

Наутро Сергей почувствовал себя лучше и сказал, что если не на север, то он готов выступить хоть сейчас. Я прикинул: до Эдмонтона, на восток, приблизительно 930 км. Проедем, сколько сможем.

Стартовали в полдень. Принц Георг обогнули по объездной, но не встретили ни одной бензозаправки. Съехали на 16-ю дорогу, проехали еще 100 км... Заправок нет. Залил запасные два литра, «попилил» с экономичной скоростью 70 км/ч. На двух литрах протянул 84 км, но и они иссякли. А температура, между тем, рухнула почти до нуля, кругом только горы и тайга... Взглянули на карту: где-то неподалеку от трассы должна быть деревня. Быстрым шагом потолкали мотоцикл – согревались. Через четыре километра (как же повезло!) набрели на людей. Милые вы наши!.. Через час заправились – и в путь.

Как только проехали Ред-Пас, пошел сильный дождь со снегом. Стекло шлема залепило, а попробовал открыть – получил в глаз большущими каплями. Боль адская!

И тогда дало о себе знать самое слабое звено «Ракеты» – фара. А ведь совсем стемнело. Встречные грузовики неслись быстрее 100 км/ч, и каждый ослеплял. Больше всего я опасался не их, не обочин, а налететь на медведя. Час назад еле увернулся от одного из косолапых, выбежавшего на дорогу. Мишек здесь уйма – об этом предупреждали многочисленные знаки. Хотел остановиться, чтобы перевести дыхание, но негде – вокруг только тайга, горы, ночь, дождь со снегом... В подобных обстоятельствах я не то что ничего не боюсь, но приходит второе дыхание. Скорость 110 км/час. Эй, медведь, и ты – та, что с косой, поиграем?

Влетели в городок Джаспер. Ура, здесь есть гостиница! Но за $160 за ночь. Сергей от пережитого ужаса, холода и в ожидании моих возражений заорал: «Все, хватит, плачу любые деньги!!!» А у меня от напряжения, наоборот, настроение распрекрасное – я опять у **нее** выиграл. Серега, чего орешь? Плати...

Проснулись – за окном белым-бело. В холле рядом с множеством чучел электронный термометр показывает: на улице –4°С. Навалило 15–20 сантиметров снега. И что такого? Мы торопимся: расчистили мотоцикл – и в путь... Дорогу уже успели чем-то посыпать, и она стала просто мокрой. Без остановки могли протянуть 70–80 км, подолгу грелись чаем в кафе или на заправках. У Сергея все болезни словно испарились. А к обеду потеплело до +3°С. Въехали в Эдмонтон.

Еще когда составляли первоначальный маршрут, предполагали отправиться с мотоциклом из Аляски в Японию, а оттуда на пароме во Владивосток. Но как мы не суетились, визу в Японию получить не удалось: не дают – и все тут! Из Эдмонтона до Владика прямого рейса нет. И куда податься? Ничего другого не оставалось, как отправиться в Пекин, а оттуда поездом во Владивосток.

Канадская компания EGL приняла «Ракету» к перелету, ее упаковали в самолет, также следующий в китайскую столицу. Напутствовали словами: «Прибудете на место – встречайте свой мотоцикл»... На шестой день томительного ожидания в Пекине мы начали звонить в Канаду: где наш мотик? Принимавший груз менеджер EGL виноватым голосом ответил: «Извините, мы не можем выполнить перевозку мотоцикла – на этот груз объявлен запрет как взрывоопасный». Ничего себе! Я думал, что некомпетентность и разгильдяйство – это только наши национальные черты. Почему же сразу не сказали про эмбарго?!

К этому моменту у Сергея оставалось что-то около трех баксов, я давно жил на свои. Обратились за помощью в посольство, нам ответили: кто приглашал, тот пусть и депортирует!

Китайские фотостандарты.

Приглашение имелось – от китайского мотозавода, партнера Днепропетровского завода, на котором и производят «Ракеты». Гора с плеч: китайское предприятие взяло нас на полное обеспечение: гостиница, трехразовое питание. Мне выдали мотоцикл – прототип «Ракеты», собранный в Китае. А деньги из Киева все не поступали. Я не выдержал и написал обо всем в Интернете на сайты украинских байкеров и..., как позже узнал по реакции определенных кругов, моментально стал злейшим врагом украинского народа... Еще один затык. Китайская «Ракета» без госзнака – значит, передвижение по стране практически невозможно. Другого не оставалось: за свои кровные отослал мотоцикл в Манчжурию, к российской границе.

Приехали в Манчжурию, начали искать фирму, где получить мотоцикл. Оказалось, такой не существует. Позвонили на завод, нам ответили: ждите... Пошел снег, ночью –5°С. Купили шлемы, «непромоканцы», теплую одежду: вся экипировка осталась в Канаде вместе с мотоциклом.

Уже на «Иже».

Дни шли, мы давно «съели» всю отведенную на Китай наличность. Попробовали снять деньги с пластиковой VISA – нам почему-то отказали. Почему – не поймешь, ведь говорят по-китайски (только много позже выяснилось, что в Манчжурии VISA «не работает»). Сергей абсолютно «пустой» , у меня небольшая долларовая заначка, отложенная на оставшуюся часть пути.

Отказаться от гостиницы (аж $9 в сутки на двоих!) нельзя – холодно, снег, а наша палатка тоже осталась в Канаде. Попробовали вернуть в магазины покупки – не берут. Если питаться на $1,5 в день, то продержимся дней шесть, до понедельника. Но если и тогда мотоцикл не придет, нам хана. По утрам звонили на завод, а в ответ все то же: ждите... Или мы не понимали? Их английский еще хуже нашего... Банку тушенки делили на четыре части. В одной из них содержимое оказалось испорченным. Пришлось есть. Наутро в банке обнаружили полчище тараканов – вылизывали то, что мы оставили себе на утро. Мы позавидовали тараканам... Вечерами подолгу не могли уснуть – хотелось жрать. А мотоцикла все нет... Наступила суббота. Ждали, что освободимся из «заточения» в понедельник, но нам дали понять, что в понедельник – праздник, все выходные. А самое обидное, что никто не представлял, где мотоцикл и когда придет. «Эта свистопляска протянется вечность», – подсказывала интуиция. И я принял тяжелое решение: еду в Россию, там куплю мотоцикл (естественно, за свои деньги). Надо спасать кругосветку.

На автобусе добрались до Забайкальска, хватило даже на два билета в общем вагоне до Читы, на булку хлеба, пиво (для Сергея – главный продукт) и кильку.

Первое, что сделали в Чите, – наелись. И я сразу пошел искать мотоцикл – недорогой, грузоподъемный, целый, чтоб дотянул до Москвы – именно туда должна прилететь «Ракета» из Канады.

Мамочки, цены – бешеные! Здесь мотоциклы в чести, они – транспорт. По деньгам «вытянул» «Иж-Ю5» 1990 года, с пробегом 10 000. Завелся, но звенел так, что казалось, еще секунда – и ему капец... Сергею пришел очередной приказ из Киева: на поезде добраться до Москвы, чтобы встретить «Ракету». А как же кругосветка?!. «Приказ важнее, – ответил мой верный напарник. – И тебе тоже велено в Москву. На поезде».

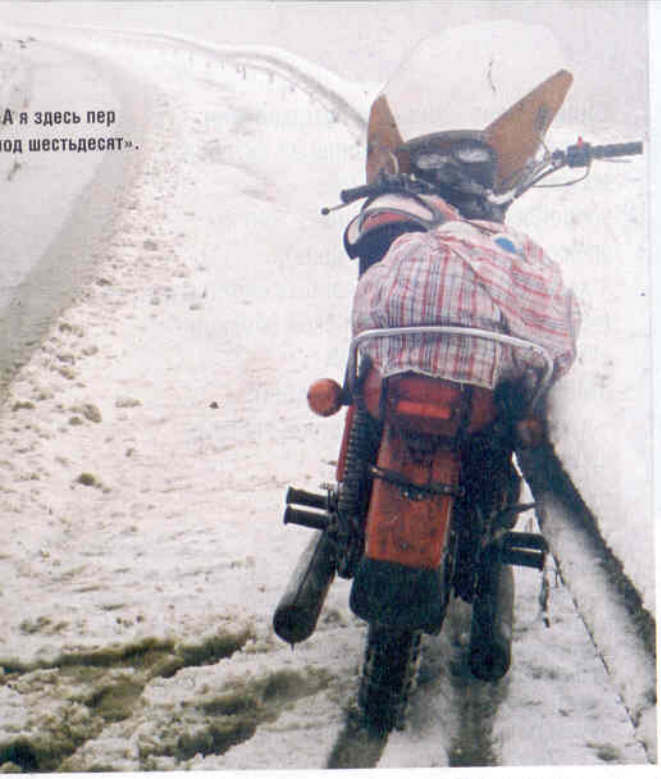
Наши и без того не идеальные отношения превратились в ад. Мы абсолютно разные: он работал фотомоделью, я – инженер, мотоцикл для меня – религия; он – флегматик, я – бродяга-холерик; он по имени знает всех героев Беверли-Хилз, я вырос на «ГО». А главное, здесь, в путешествии, он по долгу службы, а для меня кругосветка – годами выстраданное дитя, и я за него, как волчица, – жизнь отдам! Во всяком случае, меня в поезд насильно не упакуешь... Третьего октября мы направились в Москву: я – на мотоцикле, Сергей – на поезде.

В Чите потеплело, +12°С. Я понимал, что наступившее бабье лето – подарок судьбы, но краткосрочный, потому спешил им воспользоваться. Проехал Байкал – погода великолепная! Минул Иркутск, Ангарск, уже стемнело, когда въехал в Усолье Сибирское. Гостиницей здесь и не пахло. Доехал до поворота на Зиму, милиционер подсказал: да, гостиница здесь есть, но уже придет время просыпаться, когда ты ее найдешь. Тяни до Тулуна...

Не дотянул: дорога – кошмар. Была уже полночь, когда в деревне Тулюшка я постучался в первый же дом, в окнах которого горел свет. Немногословный мужик указал: «Вот здесь сплю я, ты ложись здесь». Это – Сибирь: если проезжий нуждается в ночлеге, заходи, гостем будешь.

Ночью шел ливень, похолодало, а наутро выпал снег. Накормив меня, мужик вышел проводить. Сказал на прощание: «Я тридцать лет прошоферил. Удачи!..»

У Тулуна ремонтировали дорогу. Способом оригинальным: вдребезги разбитый асфальт посыпали глиной со щебнем. В расчете на то, что влага с небес превратит глину в клей?.. Трасса эндуро в сравнении с этим, с позволения сказать, покрытием – автобан. Я приготовился: обмотал бобины полиэтиленовым кульком, подложил под нее кусок картона (но толку мало: то и дело отказывался работать цилиндр – где-то «шила» искра на массу), вытирал тряпкой высоко-



А я здесь пер
од шестьдесят».

Гранд-отель под Челябинском.

Путешественнику
содержимого – ни-ни!

Сибирский автобан.

вольтные провода… Попутки плелись со скоростью 20 км/ч, перегонщики праворульных легковушек – 40, я – 60. Поднялся в рост на подножки и часами бил ходовую по выбоинам. От такой езды весь мокрый от пота… К полудню потек левый амортизатор, лопнул кронштейн ветрового щитка, намокли и забились грязью задние тормозные колодки, отчего тормоз проявлял себя на пятой секунде после нажатия на рычаг. Я испачкался в грязи по уши … К вечеру добрался до Канска, а в полночь въехал в Красноярск. У меня в кармане был адрес местной журналистки, которая открыла бы дверь в любое время суток, но не будить же человека ночью только потому, что мне надо…

Нашел гостиницу: «В связи с чеченскими событиями поселять иностранцев не имеем права». Кольнуло слово «иностранец»… Я объехал еще несколько гостиниц – с тем же успехом. В половине третьего в гостинице «Турист» за 850 рублей поселили.

За Красноярском опять пошел снег. Когда за час до полуночи въехал в Новосибирск, вновь было поздно проситься в гости (и здесь был адрес хороших людей), и вновь не смог устроиться в гостиницу. Наткнулся на кемпинг, в котором и места были, и о гражданстве не спрашивали: заплати за две кровати в номере – и спи себе на здоровье. Потому что хозяева тоже иностранцы – армяне.

Следующим днем выглянуло солнышко, потеплело. Сильный встречный ветер разносил пух камыша, он забивался в нос и глаза. Но еще засветло сумел добрался до Омска. Потом пришлось сделать огромный крюк – объехать Казахстан (ведь мотоцикл снят с учета, он без номеров, я вел его по доверенности) – поехал в сторону Тюмени. Снова навалилась ночь, и снова негде укрыться. В придорожном кафе доброхоты направили в город Крутинка – там должна быть гостиница. Должна быть… Прошил весь город, пока не остановил патруль. Милиционер сообщил, что гостиницу переоборудовали под суд, и ничего не сказал, когда я длинно и цветасто отреагировал на сообщение… Выбрался из города, остановился около больницы. Сторожа не видно, внутри прямо на полу спал бомж Алеша. Рядом с ним я обрел кров на ночь…

От Ишима до Бердюжья грузовики продавили всю дорогу, но я не притормаживал – ходовая «Ижа» обязана все выдержать. Курган, Челябинск… Ненастье шло по пятам: полил дождь, стало сыро и пронизывающе зябко. Чем больше углублялся в Уральские горы, тем толще становился снежный наст. Китайский шлем почти развалился. Вот ведь барахло: куски поролона вылетали прямо на ходу. На перевалах видимость – 50 метров, дорога подмерзшая, очень скользко. В душе жила надежда: может, за Уралом теплее?

Куда там! Под Уфой не снежно, но очень холодно. Выехал из Башкирии – снова снег. Когда стемнело, он уже не таял, но и не подмерзал, и я ехал по густому чавкающему киселю. Чем дальше, тем кисель гуще. Вдобавок еще один подарочек: возникли пробуксовки на четвертой передаче.

Невдалеке от Дюртюли обнаружил неотапливаемую гостиницу. Всю ночь бегал греться на кухню – в ней потеплее. А в номере 7 градусов мороза. Глянул в окно: снега навалило – прохожим по щиколотку… На мотоцикле прихватило задние тормоза, еле сорвал двигателем. Дотянул до границы с Татарстаном, но дальше двигаться никак невозможно. Что я смогу на мотоцикле, если КамАЗы застряли на подъемах! Гаишники предупредили: дальше еще хуже, так что возвращайся, паря, на М5. А если лень объезжать, можно срезать путь – проехать через Чекмагуш.

Пока «срезал», мотоцикл обледенел. Ближе к Самаре снег исчез, стало немного теплее. Но лишь настолько, чтобы я не превратился в ледяную скульптуру. И тому рад… Счастье длилось недолго: за Жигулевском снова въехал в снежную кашу, а позже разыгралась сильная метель. К счастью, на рыбном рынке нашел «постоялый двор» с теплой комнатой.

Новый день приветствовал меня солнышком, 12 градусами мороза, дорогой, покрытой ледяной коркой. Еле дыша, я катился по колее. Медленно нельзя, быстро нельзя, ни тормозить, ни газовать… Лучше всего – не ехать вовсе… Но я пер! Силы кончились – вел «Иж» на одной воле. И был вознагражден: за Кузнецовском дорога сухая, а в Пензе и вовсе +5°С.

Шел 72-й день кругосветки, и уже Рязань – совсем близко! Кажется, успеваю. Зашел в Интернет. Сергей оставил в почте сообщение: ждет меня в Перми, а не в Москве. Я обалдел: Пермь – это 500 км северней Набережных Челнов, куда я

Тернополь, через 78 дней после старта.

Справочные данные о путешествии:
– начало 5 августа, финиш 23 октября, из них ходовых – 28 дней;
– пройдено на мотоцикле 22 390 км (в среднем по 800 км в день);
– количество задействованных мотоциклов – 4 («Ракета-Futong» (украинской сборки), «Иж-Ю5», Yamaha TT250R, КМЗ оригинальной конструкции);
– самая высокая температура воздуха на маршруте +43°С;
– самая низкая –12°С.

из-за снега не доехал! Но сообщение это не «свежее»... Позвонил в Киев, и мне говорят: Сергей вовсе даже не в Перми, а в Киеве, и в это самое время вдохновенно отвечает на вопросы на пресс-конференции по поводу ...успешного окончания кругосветного путешествия на мотоцикле(?!). Серега, на каком это мотоцикле ты проехал по Сибири и добрался до центра России и в Украину? Может, на том, что тебе через всю Азию доставили в Москву из Китая? Или из Канады? Хороша кругосветка! Но, постой, ты же водить не умеешь...

Приехал я в Москву и сразу к товарищу. С ним пытались обнаружить «Ракету», на которой стартовали, но мотоцикл из Канады не поступал. Тогда на чем финишировал Сергей?

Зашел в Интернет: на киевских мотосайтах шла травля нашей кругосветки.

Мой дружище москвич Мишутка собрал в кафе друзей, все бывалые мототуристы. Ох, и наслушался я о путешествиях!.. Рассказал я и о своей досаде. Парни пошушукались и заявили: «До Киева доедешь на нашей «Ямахе». Миша вырвется с работы, сопроводит тебя на машине, чтобы забрать мотоцикл и отвезти назад. Кругосветку нужно закончить честно – на двух колесах».

Йой, йой! «Ці кляті москалі» снимают свой собственный мотоцикл с зимней консервации, берут отгулы на работе, за свой счет сопровождают меня в Киев! И – сразу, легко! А что же ты, ненька Батьківщина? Крест на мне поставила? Ты распяла меня на нем...

Добравшись до Киева, шел 78 день со дня старта в кругосветку. Сел на свой эксклюзивный КМЗ и в один присест финишировал в Тернополе. Меня встречали друзья и долги.

По-глупому все завершилось, но ни о чем не жалею: что обещал – выполнил. Я очень благодарен спонсорам и организаторам, а денежные долги я со временем отдам. В конце концов, в моей биографии останутся не долги, а эта кругосветка.

Коллажи Сергея ЧИРКОВА.

НЕОБХОДИМЫЙ КОММЕНТАРИЙ

Кругосветка Романа Мартынюка и Сергея Дзюбы войдет в историю не только как первое «опоясывание шарика» мотоциклистами бывшего СССР, но и, пожалуй, как самое скандальное мотопутешествие.

В оценках итогов акции наблюдатели разделились: одни сочли, что затея сорвалась – так как мотоцикл «Ракета-Futong» не прошел весь маршрут (опять-таки, по независящим от «Ракеты» причинам), другие уверены, что следует засчитать достижение. Скажем, редакция «Книги рекордов Украины» выдала Роману диплом первого украинского мотокругосветчика.

Скандал развивается. После финиша Мартынюк возбудил два судебных разбирательства: предъявил иск одному из украинских мотожурналов за то, что тот поместил ложную, как он считает, информацию о пробеге, другой иск – канадской компании, не выполнившей обязательств, касающихся переправки мотоцикла, и тем самым сорвавшей выполнение доброй части программы пробега. Кроме того, намерен Мартынюк судиться и с украинским телевизионным «Новым каналом» – за то, что тот не выполнил условий контракта и оставил путешественника без финансирования уже после трех маршевых недель.

И вправду, не лучшим образом предстал телеканал как координатор пробега. Речь не только о создании режима «голодного пайка», случаев изменения маршрута, но, главным образом, о распоряжении прекратить продвижение на мотоцикле, когда добрая треть маршрута оставалась еще не пройденной. Действия Мартынюка после въезда в Россию доказали, что распоряжение неадекватное – нашел же Роман возможность продолжить продвижение и спасти кругосветку.

И вовсе дико выглядит тот факт, что главной персоной на итоговой пресс-конференции «Нового канала» был не пилот, а хроникер, который не только не проехал ни метра за рулем, покинул экипаж, пусть и не по своей воле, но даже и не справился со своей прямой обязанностью. И он – герой пробега? Правда, имя Мартынюка упомянули...

Кто-то возразит: нужно сказать «спасибо» телеканалу уже за то, что тот взялся патронировать пробег, привлек спонсора – и только благодаря этому кругосветка стала возможной. А проколы, дескать, у всякого случаются... «Спасибо»? Идея кругосветки и ее воплощение – заслуга мотоциклиста, его заслуга и в том, что «Новый канал» и спонсор сполна получили свою долю «пиара». Даже после того, как последовал приказ прекратить продвижение на мотоцикле, и Мартынюк в Сибири за свои кровные купил «Ижа», он подвесил логотипы и телеканала, и спонсора на мотоцикл. Так кто кого должен благодарить?

Впрочем, для сообщества мотоциклистов стран СНГ все эти дрязги не существенны, важнее всего то, что, вопреки «палкам в колеса», Роман «сделал» кругосветку, его реноме в глазах даже тех, кто «собаку съел» в мотопутешествиях, не вызывает сомнений. С чем от души поздравляем Романа Мартынюка и всех украинских мотоциклистов.

Иван КСЕНОФОНТОВ, чемпион СССР и России по мототуризму, руководитель и участник мотопутешествий, в том числе отмеченных «Книгой рекордов России» и «Книгой Гиннесса», председатель комиссии автомототуризма Туристско-спортивного союза России, мастер спорта.

САМОТЕЙ

– Ген, зачем покрасил раму в красный? «Иж-49» – он же памятник, его разве можно?

– Для меня он мотоцикл. А раз мотоцикл, то должен ездить. А если ездишь, он должен «выглядеть». Сплошь черный – не смотрится... Что, не нравится с красным?

– Да нет, освежает...

– Так нравится или нет?

– Нравится.

– Хотел бы на нем ездить?

– Понимаешь, Гена...

– Так купи! Смотри, здесь все «родное», я поменял только пару болтиков, резину и карбюратор – с «родным» «биноклем» не едет. Но он цел – вон лежит, отдам его в придачу. Повесишь на стену – антиквариат... И «родной» манометр отдам – сейчас таких уж не увидишь, а давление показывает точнее, чем современные. Специально сравнивал... Так берешь? – Он лукаво улыбнулся, глаза сузились в щелочки.

– Понимаешь, Гена...

– Да знаю, у тебя нет денег, чтобы покупать такие вещи. Ни у кого в Харькове таких денег сейчас нет, будь неладны этот гребаный кризис, правительство с парламентом и президентом и все, кто сделал нас нищими. Где ж видано, чтоб моторист моего уровня едва сводил концы с концами!

– Но ведь у тебя этот мотоцикл есть... Какие такие «концы с концами»?

– Так я ж его не покупал... – и снова из глаз лукавинки.

Нормальный мужик Гена Самотей сроду жил в Харькове и жил по-людски. После армии пошел работать в автомастерскую отца, человека в кругах харьковских автовладельцев почитаемого, тот натаскал сына на классного моториста. Гена женился по любви, родил двоих детишек. Тут и зажить бы... Так нет, случился «гребаный кризис». А несколько лет назад внезапно умер тесть. Пришлось теще продавать автомобиль, гараж... Когда гараж освобождали, в углу обнаружился тот самый «ижак».

Не то, чтобы Гена о нем не знал – видел, захотел его, однако – из головы долой. Тесть однажды разоткровенничался: некогда вдоволь на мотоцикле не наездился, а сейчас года уж не те, да и не хватает времени «Иж» привести в порядок, хотя работы немного, ведь брал новым, пробег небольшой – всего-то 16 тысяч, ни разу не сломался – тогда делали не как нынче... Самотей понимал. До армии он успел «как надо» погонять на «макаках», наслушался разговоров отцовых друзей, те через одного – кроссмены, а Олег Акимов и вовсе легендарная личность, многократный призер чемпионатов...

Так что тесть общался не со стенкой – с родственной душой. Может, оттого между ними складывалось и семейное понимание... Однако чтобы просить тестя отдать «49-й» ему, Гене, – ни намеком. Как можно – любимая игрушка!

Но то тогда, а чтобы продать «Иж-49» кому ни попадя?! Да за гроши, которые теще предлагали за «рухлядь не на ходу»!?. Самотей аргументировал по-разному, произнести «через мой труп» не успел, поскольку теща поняла...

Я видел, как он едет, – легко, с особым лоском «той» поры. В танкистском шлеме, в летчицких очках – одно и другое из того же времени, что и мотоцикл, но неношенное... Право слово, между Самотеем и «Ижом» какие-то отношения.

– Ген, зачем продаешь?

– А семья?! А детям устроить праздник?!. И потом, я у одного парня в пригороде увидел BMW R35 – немытый, заброшенный. Пропадает вещь. Может, повезет взять недорого... Но это так, фантазии.

– Давай с фантазией: если найдешь на дороге пачку баксов и на «праздник» хватит, то все равно продашь? И купишь здоровенного «японца»?

– Не-а, не продам. Поеду покупать BMW. – И снова из глаз фонтанчик лукавинок.

«Ты и без пачки баксов не продашь, а этот торг – так, треп...»

Фонтанчик вдруг иссяк, зрачки опустились, уставились в мой подбородок, и он спросил тоном, каким приличный человек вынужден просить взаймы:

– Может, знаешь, кто купил бы мой «Иж»? ⏮

Анастас РЫМАРЬ

ПОЛЕТ В КРОМЕШНОЙ ТЬМЕ

Антон БАРСУКОВ, фото автора

Увидеть бы вам, как он ездит!.. Я пересекся с Грейхэмом Хиксом, обладателем многочисленных рекордов, в том числе и Гиннесса, на тусовке, на прошлогоднем «Бале маньяков скорости» в Santa Pod. Тогда в бешеном темпе гоночного дня поговорить не удалось, только и успели обменяться координатами и договориться связаться позже. Лишь полгода спустя встреча состоялась.

После двухчасового пути от Лондона въехал на ухоженную улочку предместья городка Питерборо. Пока парковал машину в конце небольшого тупика, подъехала и переводчица Пола. Звоним (звонка не слышно). Через пару минут дверь открылась. Пола взяла руку хозяина и «заиграла» прикосновениями пальцев по его ладони. Так началось наше общение с выдающимся гонщиком, который слеп, глух, а говорит так, что трудно разобрать его речь... Он улыбнулся и пригласил войти.

ДЕТСТВО

С самого рождения Грейхэму чертовски не везло. Когда появлялся на свет, роды протекали тяжело, произошла остановка дыхания, и он чуть не погиб. К счастью, врачам удалось вернуть Грейхэма к жизни. Тот случай не прошел бесследно. Пока парнишке не исполнилось четыре года, никто не подозревал, что мальчик видит все хуже и хуже. Когда врачи поставили диагноз «повреждение обоих оптических нервов», что-либо предпринимать было уже поздно.

Пришла беда – открывай ворота: в шесть лет Грейхэм заболел корью – с запозданием сделали прививку. Последовало осложнение на слуховые нервы, и мальчик стал терять слух. Последний раз Грейхэм слышал звуки в шестнадцать.

Однако невзгоды не помешали ему успеть почувствовать вкус к езде на мотоцикле. В силу возраста погонять как следует по дорогам не пришлось, но вовсю катался по ближним полям и лугам (чем вызывал гнев фермеров)... «Старые хрычи», – ругнулся Грейхэм, завершая рассказ о своих проказах, и улыбнулся. Если честно, употребил словцо покрепче.

КВАДРЫ

В 35 лет резко образовалась сильнейшая близорукость – возникли проблемы с чувством равновесия. Распрощаться с мотоциклами? Дудки! За три года до катастрофы со зрением успел освоиться с квадрациклами. Вот он – спасительный выход! В 1996 году приобрел свой первый квадр Yamaha Warrior, позже получил в свое распоряжение великолепный четырехколесник на базе Honda Superblackbird. Именно на этом аппарате в августе 2004 года на военной базе Королевских ВВС «Уиттеринг» (Wittering) он установил мировой рекорд скорости для квадрациклов.

– Обожаю ощущение мгновенного перемещения в пространстве, запредельного ускорения, власти над мощью машины... Спорт – тот стержень, который держит мою жизнь... Мне предлагали имплантировать искусственный слуховой аппарат, так называемую «улитку». Но он очень хрупкий, может испортиться под влиянием влаги. И я отказался от операции. Из-за этого многие считают меня чокнутым. Но вот если предложат операцию, которая хотя бы частично вернула зрение, я решусь без колебаний.

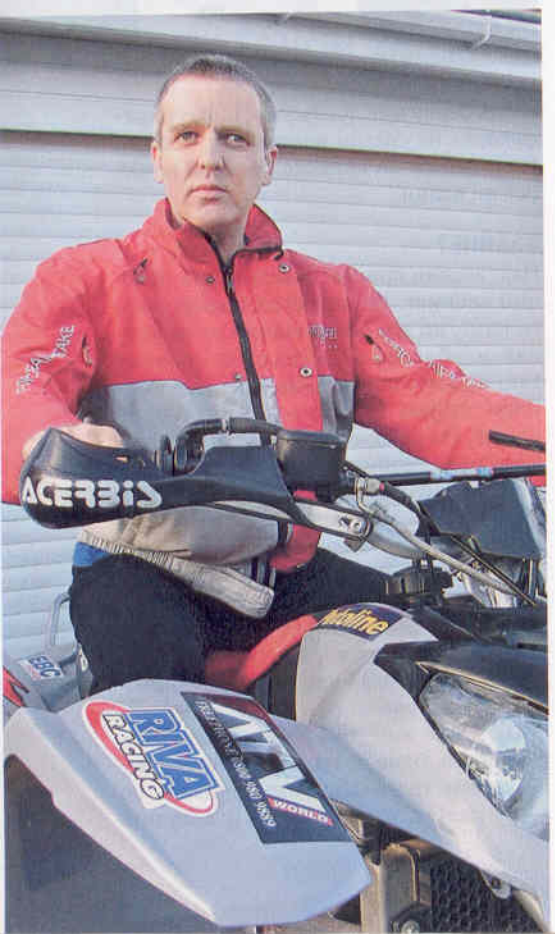
МОРЕ

Квадрациклы – не единственное увлечение Грейхэма.

– Море – вот это сила! Его мощи нет пределов... А я сильнее. Свое превосходство над ним ощущаю, когда выхожу на воду за рулем гидроцикла.

Одним из первых морских походов нашего британца стало плавание к остро-

Рисунок Сергея ЧИРКОВА



вам Isles Of Scilly, расположенным в 40 милях от Land's End («Край земли», юго-запад Англии). Это произошло четыре года назад. Многие телеканалы освещали поход, экспедиция имела грандиозный успех, но не только спортивный: Грейхэму удалось собрать в пользу своей благотворительной организации Deaf-Blind UK* 20 000 фунтов стерлингов.

– Но самое существенное в том, что поход доказал всем: глухие и слепые люди способны выдержать самые серьезные путешествия, – с гордостью подытожил Грейхэм.

Следующим летом, в 2001 году, совершил еще один поход на гидроцикле. Более продолжительный, чем первый. Организатором выступила компания сети супермаркетов Sainsbury. Один из ее директоров провел сбор денег в пользу людей с недостатками слуха и зрения. А чтобы привлечь к акции внимание общественности, лично, на своих двоих прошел от Лондона до Питерборо. На финише бросил вызов Грейхэму: в обратный путь до Лондона пошли вместе – там и получишь чек на собранную сумму. На что Грейхэм ответил:

– Передвигаться пешком мне скучно. Давайте придумаем что-нибудь повеселее.

И придумал: ехать на квадре от Питерборо до Ханстэнтона (56 миль), а там пересесть на гидроцикл и пройти 215 миль вдоль восточного побережья и далее по Темзе.

Уж не знаю, какие мысли закрутились в голове короля супермаркетов, но, по-моему, он должен был приплатить Грейхэму за такую «тюнингованную» идею.

Первые два дня перехода по Ла-Маншу погода стояла дьявольская: море штормило. Волны подбрасывали гидроцикл, и он проводил в воздухе больше времени, чем на воде. Но отважный мореход цели достиг и привез товарищам по несчастью заветную помощь.

Последнее морское достижение Грейхэма – путешествие в Голландию и обратно в 2003 году.

– Накатывали волны высотою не меньше чем футов двадцать. А на обратном пути они увеличились до размера дома в три–четыре этажа, – вспоминал Грейхэм. Все 127 миль пути гидроцикл то подбрасывало в воздух, то полностью втаскивало под воду. Одна из волн сорвала защитные

* Переводится как «Глухой-слепой Объединенного Королевства».

очки, так что всю мощь Северного моря я испытал кожей незащищенного лица.

Перед стартом определили, что до цели нужно добраться примерно за шесть часов. Если получится, то будет установлен новый мировой рекорд. Но море так разгулялось, что, казалось, никак не получится уложиться в «рекордный» график. А когда прошли 25 миль от берега Англии и оставалось не более часа хода до Голландии... заглох двигатель. Сидевший за спиной напарник – «глаза и уши» Грейхэма – обронил: добраться до берега вовремя, скорее всего, не удастся. «Обязаны, проигрывать не имеем права», – ответил про себя пилот. В очередной раз включил стартер, и двигатель заработал.

Больше они не останавливались ни на мгновение. Но слишком быстро идти тоже опасно – велик риск вылететь из седла и потерять драгоценные минуты и секунды. Однако когда на горизонте появился берег, Грейхэм дал полный газ, гидроцикл рванул вперед и, достигнув скорости 50 миль в час, оставил позади катер сопровождения...

Обратный путь выдался не легче. Когда уже на родном берегу гидроцикл, захлестываемый волнами, уткнулся в песок, Грейхэм рухнул на берег обессиленный, но счастливый.

Мировой рекорд установил. От прежнего его отделили всего 15 секунд.

РАБОТА И ДОМ

Спорт для Грейхэма – безусловно, основное дело жизни. Но есть у него и ответственная работа: он трудится в интересах благотворительной организации Deaf-Blind UK, организует различные акции в помощь слепым и глухим людям.

– Работа занимает большую часть моего времени, поэтому кататься на гидроцикле и квадре выпадает не так часто, как хотелось бы. Основную часть времени провожу в офисе.

Досуг Грейхэм любит коротать с немногими друзьями.

– Друзей в наше время обрести трудно, особенно таким, как я. Но я ищу их и нахожу. Довольно часто бываю в ресторанах, пабах, дискотеках и ночных клубах. Спрашиваете, женат ли... Сейчас – нет. Хотелось бы, конечно, повстречать спутницу жизни, которая разделила бы мою увлеченность спортом.

И, видимо, чтобы не испугать тех, кто, прочитав эти слова, задумается, добавил:

– Большую часть домашних хлопот я беру на себя.

ЯЗЫК

Нельзя не рассказать о том, как Грейхэм общается с другими людьми и, в особенности, со своими пассажирами. Собственно, так их назвать было бы не совсем верно, ведь именно они в движении выполняют функцию глаз и ушей пилота. Языков общения много.

Пассажир сообщает Грейхэму направление движения и передает указания «газ-тормоз» при помощи прикосновений: похлопывание по правому боку обозначает поворот направо, по левому – налево. Одновременное похлопывание по обоим бокам – команда тормозить. Если пассажир сжимает пилота коленками, это означает «прибавить газу». «Однако обычно меня не приходится подгонять», – уточнил Грейхэм, лукаво улыбаясь. Существуют и другие варианты подачи сигналов о необходимости воздействовать на органы управления.

Второй язык – для повседневного общения, он достаточно прост. Следует писать слова по буквам (используются заглавные буквы латинского алфавита) на ладони Грейхэма пальцем собеседника. В этом языке существуют сокращения. Например, чтобы ответить «да», достаточно два раза постучать по ладони двумя пальцам. Если «нет», потереть ладонь, будто стирая написанное...

Третья разновидность языка – определенная комбинация прикосновений к ладони. Так общение протекает быстрее.

ПАССАЖИРЫ

Как воспринимают слепоглухого пилота его «вторые номера»?

– В большинстве своем поначалу пугаются стартовать со мною, однако с началом движения начинает нравиться, – считает Грейхэм. – Но есть и такие, кому нравится сразу, а несколько человек стали постоянными пассажирами. Это, например, мой коллега Роберт или констебль полиции Брайан Шэрман... Но разброс мнений очень широк – от «здорово» до «очень страшно».

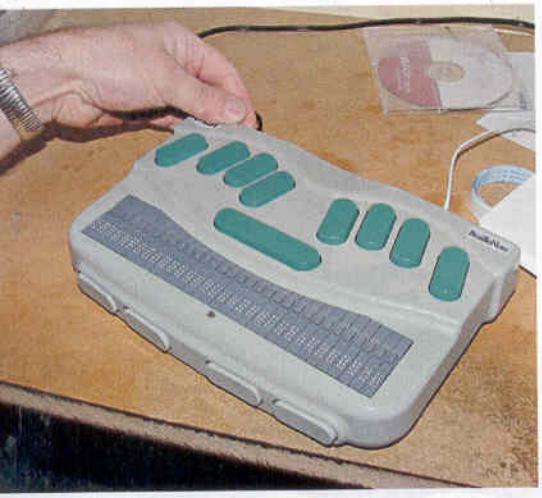
А в прошлом году один из пассажиров Грейхэма стал причиной серьезной аварии. Неопытная девушка, когда квадр набрал скорость, оцепенела от ужаса и прекратила подавать сигналы. Машина на полной скорости влетела в канаву

и перевернулась. К счастью, пилот и пассажирка не сильно пострадали – спасла экипировка. За катание Грейхэм не берет ни пенни.

КАБИНЕТ

Наш хозяин пригласил осмотреть рабочий кабинет. На книжных полках много книг, но все без названий на корешках и обложках. Догадаться, почему так, просто: они изданы с использованием азбуки Брайля – их читают на ощупь. На рабочем столе – компьютер. И он тоже необычный. Кроме стандартного монитора (видимо, на его экран смотрят те, кто помогает Грейхэму), к компьютеру подключено еще одно устройство – эквивалент монитора для слепых: информация на этом устройстве выводится опять-таки азбукой Брайля. Демонстрируя работу монитора, Грейхэм прочитал нам последние новости из Интернета.

На столе еще несколько необычных устройств. Одно из них – заменитель мобильного телефона. Разговаривать по нему нельзя, а вот послать и получить



SMS-сообщение можно. Еще одно устройство – портативная записная книжка. У Грейхэма специальный пейджер, который сообщает о приходе новых SMS-сообщений, электронной почте и звонках в дверь: для каждой функции – особый «рисунок» вибросигнала.

ГАРАЖ

«Священное» для Грейхэма место – гараж. Здесь хранятся квадрацикл и гидроцикл, на которых Грейхэм совершает свои подвиги.. Квадров, напомню, у Грейхэма два. Polaris – личный. А тот, что сделан на базе «Супердрозда», принадлежит DeafBlind UK. Он примечателен двумя вещами: тем, что именно на нем был установлен рекорд скорости, и тем, что его помогла создать команда Формулы 1 Jordan.

ПЛАНЫ

Грейхэм коротко рассказал о ближайших проектах. Самое грандиозное предприятие, запланированное на 2005 год, – обойти Англию на гидроцикле. Протяженность этого морского похода – около 2000 миль. А еще собирается попытаться установить новый рекорд для квадрациклов – развить скорость свыше 130 миль в час (209 км/ч).

ХАРАКТЕР

Не я первый подметил: Грейхэм обладает незаурядным, сильным мужским характером. Это впечатление проистекает не только из его достижений – естественно чувствуешь могучую энергетику. Не в пример многим инвалидам, он опрятно одет, и дом опрятен. В его стандартном для Англии доме не чувствуешь, что хозяин «особенный» – это понимаешь лишь тогда, когда заметишь не бросающиеся в глаза приспособления, о которых я упоминал.

В гостиной несколько фотографий миловидной женщины не «стандартной» для англичан внешности и еще фотографии, на которых он, Грейхэм, с нею рядом. Угадывается: не чужие – надо полагать, бывшая жена. Они разведены. И поэтому хозяин заслуживает уважения: он оставил на местах то, что украшало дом, что радовало в лучшую пору жизни. Только по-настоящему сильный человек живет в ладу с истиной: любить не стыдно.

Осмелюсь назвать Грейхэма нетипичным англичанином: в нем ни малейшего налета чопорности, он не излишне церемонный. И юмор его «легче», чем у большинства соотечественников – ближе к нашему... В разговоре к слову пришлось, и он спросил, когда у моей жены день рождения. Я стушевался и сообразил не сразу. Он отреагировал моментально: «Ну ты и задница!..» Грейхэм небезучастный – не как многие «непробиваемые» англичане. Спросил, на чем езжу, как успехи... Я рассказал, что в минувшем сезоне не смог завершить соревнования, так как на последнем этапе клубного чемпионата упал, получил несколько травм, самая болезненная – повредил глаз. И вдруг я сообразил: кому рассказываю? Ведь его глаза вовсе не видят! Но хозяин дома не «зацепился» за мои слова, не стал объяснять, как ему трудно без зрения и что он перенес... Лишь произнес: «Не беда – все залечится». Этих двух слов, сказанных каким-то особым тоном, хватило, чтобы я почувствовал: он меня ободрил... Замечательный мужик.

Многие считают, что нынче человечишко «мельчает», становится слабее и «серее». Спорить до пены у рта не стану. Но, к счастью, существует другая порода людей. Грейхэм Хикс – из таких. Его беды – врагу не пожелаешь, однако он не впал в отчаяние, не только не смирился и не сдался, но и нашел силы добиваться побед, которым позавидует и здоровый. В одном ему посочувствуешь – не хватает тепла близких друзей. Найти их я и пожелал Грейхэму на прощанье. Остального он достиг. ⏮

1000 МИЛЬ В ЖЕНСКОМ ИСПОЛНЕНИИ

Сертификат SaddleSore американской ассоциации Iron Butt вручен москвичке Елене ПЕТРУШОВОЙ. Он выдается тем, кто за сутки преодолеет на мотоцикле расстояние 1000 и более миль (1600 км). Елена первой из россиянок выполнила этот норматив.

Сутки в седле – это вам не в булочную смотаться... Вот что рассказала Лена о вояже корреспонденту «Мото».

– Отправиться на мотоцикле на юг мечтала давно. Между тем, дальше Питера не ездила. В одиночку на такое путешествие не решилась бы – случись что, я свой Suzuki SV650S и поднять-то не смогу. Но в Кишиневе начиналось «Шоу моторов», и я уговорила друга Михаила Сорокина (Mishutka) поехать вместе. Хотя по 1000 миль и больше за 24 часа он проезжал не раз, никогда не ввязывался в мороку собирать и куда-то предоставлять чеки, документы, показания свидетелей... Словом, сертификата у него не было, а тут такой случай...

Чтобы поспеть к началу шоу, времени оставалось всего сутки. Выбрали маршрут хоть и длиннее, но по хорошей трассе – через Белоруссию и Украину. (Правда, обратный путь показал, что Киевская трасса не так плоха, как думали.) Посчитали: километраж тот, что надо, даже с запасом. Зафиксировали старт-финиш и на всем пути исправно коллекционировали чеки с автозаправок – свидетельства пройденного.

Я отдавала себе отчет в том, что придется очень трудно, так что загодя выспалась. А вот Мише отдохнуть не пришлось – он стартовал сразу, придя с работы. Я пристроилась вслед за ним. Было часов пять вечера...

Уже вскоре поняла: название «Железная задница» (вольный перевод SaddleSore) – неточное. Что ей будет, пятой точке: поерзаешь – и вроде можно жить. Но правая рука через какое-то время начинает ныть, неметь...

На Белорусскую часть маршрута пришлась ночь. Дорога не освещена (не говорите, что я хочу слишком многого), темень – хоть глаз выколи. И аромат хвои! Едем вдоль леса, запах пьянит, в голове крутится: «...Беловежская пуща, беловееее-жска-япуууща...» Холодно... Куртка еле застегивается – натянула под нее все, что было. Но все равно задувает.

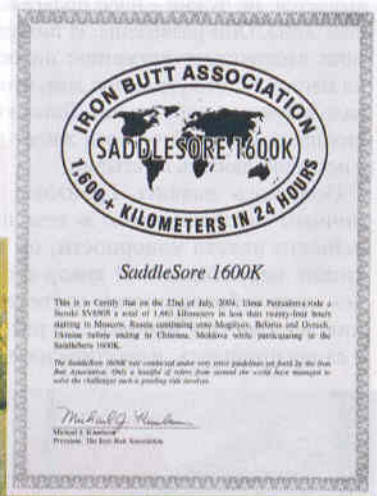
Под утро начало клонить в сон. Вот в чем коварство этого предприятия! Из-за наваливающейся сонливости многие и калечатся, а то и погибают. Напряжение для водителя невероятно велико! Мне-то проще – я «висела на хвосте», и не приходилось напрягаться, чтобы читать дорожные знаки, ориентироваться, в каком направлении путь держать. А между тем «картинка» одна и та же: дорога, убегающая вдаль. Заснешь – не заметишь как. Остановились – жизнь дороже сертификатов! Поспали полчаса под открытым небом и снова в путь.

Днем ехать приятнее. Вокруг леса, поля, подсолнухи цветут – красотища!.. И жара! О последствиях, с нею связанных, я как-то всерьез не подумала. На мне черная мотокуртка, вся защита в ней – не снимешь... Женщины меня поймут: нестерпимо хочется под душ. Хотя бы вымыть с мылом лицо и руки... Мошки залепляют стекло шлема настолько плотно, что вид впереди будто пеленой обволакивает...

Одному Богу ведомо, как я все это выдержала. Но выдержала – все 1663 км пути. Я полагала, что кто-то из российских девушек уже заработал сертификат SaddleSore, и была приятно удивлена, узнав, что я первая. В оценке себя ничего не изменилось – самоутверждаться нужно определенно другими способами, в других сферах жизни. Да и выдающимся достижением наш вояж не назову – другие мотоциклисты отправляются зачастую в более значительные и интересные путешествия.

И если совсем откровенно, то обязана сказать вот что. Порою нужно доехать быстро. Но это опасно. Прежде чем разгоняться вовсю, советую подумать: стоит ли рисковать? Готов ли физически и морально к экстремальной поездке?

Записала Татьяна КОДАЧЕНКО



Сертификат ассоциации Iron Butt (вверху) и подложка для номера с надписью «Самые выносливые мотоциклисты в мире» (внизу).

АРМЕНИЯ НЕ ОСТАНОВИЛАСЬ

Норайр – лидер ереванских байкеров.

Роберт (справа) в гостях у «Ночных волков» (на фото – с Хирургом).

Роберт пришел в редакцию как истинный кавказец – со сладостями для женской половины коллектива и приветом от байкеров Еревана – всем. Он работает в Москве, здесь живет с семьей (вернее, вынужден жить, чтобы работать, прокормить семью), но душою, сердцем и мыслями – на родине.

В древнейшем и красивейшем государстве Армения, где обитают потомки урартов, после распада «союза нерушимых» жизнь нелегка. Но, несмотря ни на что, байкеры там не перевелись.

– Я сам мотоциклист, правда, сейчас только на четырех колесах передвигаюсь – работаю шофером. В Ереване не так давно байкеры организовали наконец-то клуб. По городу пока ездит от силы 50 мотоциклов. Это все «старая гвардия» – молодежь почему-то больше мечтает о джипах. А взрослые люди находят время, чтобы посвятить себя давнему увлечению. Ребята очень просили зайти в редакцию «Мото» и рассказать о них – чтобы читатели знали: в нашей прекрасной стране братьям-байкерам всегда рады. Сами мечтают приехать в Москву колонной, но из-за территориальных и политических проблем поездка может стать опасной.

Президент армянского байк-клуба «Урарту» (это временное название) Норайр называет свою страну раем для мотоциклистов. Мягкий климат, неописуемой красоты ландшафты, хорошие дороги... Мотоциклами он увлекается с юности. Считает, что закалка духа и тела в небольших поездках, чувство братства и красоты природы воспитывают в байкере неординарную личность. Он-то и принялся за возрождение мотодвижения на родине и создал клуб. Вокруг него сплотились самые преданные байкерскому делу люди. А глава «Ночных волков» Хирург, как бы благословляя его, Норайра, лично разрешил носить куртку с эмблемой «Волков» на территории Армении, пока у клуба не появятся свои отличительные знаки.

Но ереванский клуб развивается медленно – предрассудки и менталитет мешают местным жителям принять байкеров такими, какие они есть, увлечение мотоциклом в Армении все еще воспринимается чудачеством. В прошлом году по инициативе телестудии Erkir Media сын президента клуба Нарек Мартиросян, оператор, и режиссер Дживан Аветисян сняли фильм об армянских мотоциклистах, он транслировался по телевидению. Многие тогда впервые узнали о существовании байкеров в городе.

Приток новых аппаратов в Армению увеличился, но не настолько, чтобы все, кто хотел бы, смог сесть за руль мотоцикла. Многие члены клуба своими руками восстановили аппараты советских времен. Некоторые ездят без «прав», но мотоциклистов в городе так мало и ведут они себя настолько мирно, что стражи порядка знают всех в лицо и относятся к ним лояльно.

В календаре мероприятий клуба, кроме традиционных открытия и закрытия сезона, есть события, связанные с национальными праздниками. Так, все байкеры обязательно собираются на Пасху, а на Иван Купала (по-армянски праздник называется «Вартевар»), наоборот, нельзя ни в коем случае садиться за руль – обливают водою всех подряд, да так, что ездить опасно. Ежегодно в начале лета всем клубом отправляются в лесной поход, посещают могилу армянского поэта Паруйра Севака. А с прошлой осени появилась еще одна традиция, которая должна помочь всем мотоциклистам Армении сплотиться: в первое воскресенье сентября мотоциклисты всей страны съезжаются в какой-нибудь город, чтобы вместе провести свободное время.

Татьяна КОДАЧЕНКО,
фото Нарека МАРТИРОСЯНА

ГОНКИ «ЛЕДНИКОВОГО ПЕРИОДА»

Очередные развлекательные гонки на мотоциклах с колясками, «кроссачах» и эндуро провели создатели сайта Team Biker.ru. Пилоты, участвующие в ледовых гонках, не робкого десятка. И в этот раз они не испугались наступившего «ледникового периода» и приехали на картодром в подмосковные Мытищи. Соревнования провели по принципу гонки преследования: по двое стартовали с двух равноудаленных друг от друга точек круговой дистанции. Выигрывал тот, кто после трех кругов первым приходил на свой финиш.

Соревнования носили еще и благотворительный характер – участники и гости собрали пожертвования для ребят из детского дома в пос. Удельная Московской области – два автомобильных багажника одежды, обуви, игрушек. Помощь сиротам теперь станет традиционной, заявили организаторы.

Андрей НОРКИН (Палыч),
фото Major Tom

ЛЕГКИХ МАРШРУТОВ НЕ ЖЕЛАЕМ

25 лет колесят по дорогам члены барнаульского клуба «Горизонт»

Клубу автомототуристов «Горизонт» из Барнаула исполнилось 25 лет.

Конечно, на Алтае и до «Горизонта» люди путешествовали на машинах и мотоциклах. Но с его возникновением походная жизнь пошла куда интереснее.

Первый маршрут готовили самый простой – первой категории сложности. А экстрима хлебнули чуть ли не по пятой категории. Одна переправа через неспокойную реку Чумыш на обычных лодках да с разборкой мотоциклов запомнилась надолго...

А потом были сотни путешествий, пробегов, слетов, соревнований, пройдены сотни тысяч километров по Советскому Союзу и за рубежом. Взлет популярности клуба произошел в 1985 году. Команда «Горизонта» вошла в десятку лучших мототуристов, приглашенных на Международные соревнования «Слет друзей Явы» в Прагу. Не менее значимым оказался суперсложный маршрут из Алтая в Саяны, который до сих пор называют «Поход века № 1». А были ПВ № 2, 3...6. Это действительно героические маршруты, повторить которые по плечу далеко не каждому. Как разъяснили редакции в комиссии мотопутешествий МФР, сегодня они входят в нормативный перечень спортивного туризма как самые сложные. Одно из них – первопрохождение в 1987 году вокруг Байкала, за него четыре члена «Горизонта» получили золотые медали чемпионов СССР.

В следующем году в рамках чемпионата страны съехавшиеся из разных краев 23 мототуриста (из Москвы, Барнаула, Рубцовска, Бийска, Калуги) прошли из Казахстана в Алтай. О том походе и его участниках до сих пор слагают легенды, были и небылицы.

Скептики скажут, что хорошо рисковать у себя дома, на Алтае. Но это не так: высотный маршрут 1989 года по Памиру вошел в золотой фонд отечественного мототуризма. Впервые мотоциклисты прошли вдоль реки Бартанг в самом сердце Памира. Огромные перепады высот (выше горы Белухи), движение по вырубленным в скалах тропам, где даже двум пешеходам не разойтись... Впрочем, ни один поход не был легкой прогулкой. Достаточно сказать, что за четверть века оставили в тайге Алтая, болотах Карелии, горах Тянь-Шаня четыре мотоцикла.

Рассказ о клубе был бы неполным, если не назвать тех, кто душой и телом предан «Горизонту». Алексей Соболев – капитан сборной края и России, участник еще первого «Похода века». Мастер спорта, чемпион СССР Яков Грефенштейн – он руководил мотогруппой, совершившей самый длинный горный мотопоход протяженностью 14 000 километров. Ольга Арискина – основатель триала и скийоринга в Алтайском крае. Братья Мальцевы, Олег и Владимир, в составе сборной России сумели одолеть прибалтов в их коронном виде спорта – триале. Наталья Пантыкина – кандидат в мастера спорта, многодетная мать, а по совместительству – «матушка» клуба. Мастер спорта России Владимир Трутанов 25 лет в «Горизонте». По состоянию здоровья ушел из мототуризма, продал «старушку» Яву, но сел за баранку «Запорожца» и за месяц отпуска объехал весь

Горный Алтай и Восточный Казахстан. Евгений Сибиркин – калужский «легионер» в «Горизонте». Не нашел единомышленников в своей губернии и 20 лет назад примкнул к барнаульскому «Горизонту», участвовал во всех самых дерзких экспедициях. К слову, членами «Горизонта» были ребята из Литвы, Москвы, Узбекистана, Иркутска, Новосибирска, Бийска.

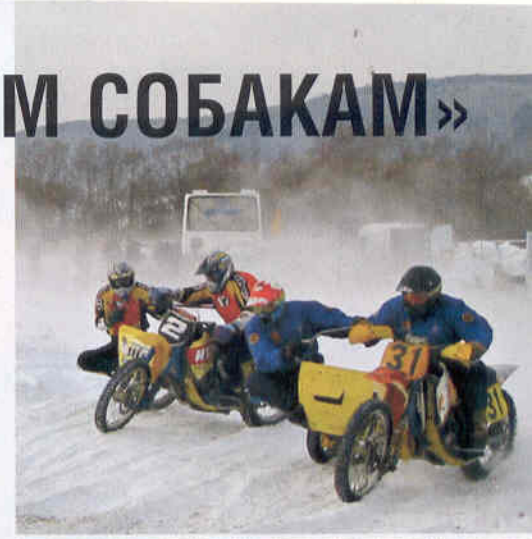
Да и как к таким не тянуться. Летом, понятно, весь сезон на колесах. Но и по снегу тоже. За долгую сибирскую зиму проводят до пяти стартов по скийорингу, в прошлом году попробовали «новое блюдо» – снежный мотодесант, это поход по льду реки Барнаулки...

Мотоциклетная доминанта в «Горизонте» объясняется просто: руководитель его – наш человек, мастер спорта по мототуризму Виктор Пантыкин. С юбилеем! Легких маршрутов не желаем – вы в них не пойдете, знаем. ⏮

Фото из архива клуба

Виктор Пантыкин – председатель «Горизонта»

В ШИРЯЕВО, К «СНЕЖНЫМ СОБАКАМ»



Что делают настоящие байкеры зимой? Конечно, тусуются! Но если они настоящие байкеры, то, конечно, на мотоциклах. Так рассуждал байкер Gor из Тольятти, организатор зимнего мотослета «Snow Dogs-05». К слову, слет этот проводится на самарской земле, в деревне Ширяево, уже второй раз.

Московская команда наперекор капризам погоды выглядела достаточно представительно: на «Днепре» с коляской прибыли Геннадий Завальский (Baltika) и Тёма, а также «одиночка» Yamaha TT-R250 под Михаилом Сорокиным (Mishutka). Добирались три дня, с ночевками в Мордовии и Пензенской области, дважды по дороге падали (обошлось без травм), но это вполне приемлемая плата за риск: все-таки туда и обратно – около 2000 км!

Другие участники из Москвы – Александр Варданянц (Ward) и Сергей Крук (Stydent), ехавшие, сменяя друг друга, на Yamaha XT400. Их тоже не миновало падение, но по техническим причинам – мороз заклинил тормоз переднего колеса.

В Ширяеве собрались мотоциклисты Питера, Казани, Набережных Челнов, Пензы, Самары и других городов, а также гости из Одессы и Киева, Минска – всего более 100 человек. Правда, не все в седле. Но и за рулем немало: на 15 оппозитах с колясками, трех «одиночках» и даже двух скутерах!

В пятницу был организован ужин, приготовленный на полевой кухне, которую в ночь на субботу естественно «разморозили» (температура скатилась до –31°), и голодных москалей заботливо кормили хлебосольные байкеры из клубов «Freemen» и «Moto-Penza». В субботу прошли гонки на мотоциклах с коляской и первый в России заезд на мотоциклах класса «Унимото».

«Унимото» строили самарцы, вдохновившиеся публикацией в «Мото». Всего этих «чумоциклов» было три: один на базе Yamaha SRX400, второй – «Урала», третий – Jawa-634, она-то и выиграла.

Разогревал «снежных собак» и местный ансамбль художественной самодеятельности. В общем, веселья было хоть отбавляй. ⏮

Дмитрий БАЛАЕВ (Deamon), Москва, фото автора

Более подробно о слете «Snow Dogs-05» можно прочитать на сайте www.snowdogs.ru

КТО СКАЗАЛ, ЧТО НЕ СЕЗОН?

В пик московской зимы температуры стояли такие, что впору открывать мотосезон. Но идея эндуро-клуба BMW, созданного при компании «Автодом», провести мотопокатушки по льду нашла понимание у погоды, и ко дню Ice Party хорошенько подморозило.

Собрались на заледеневшем водоеме Яхтенного порта в Строгино. В распоряжение горстки отчаянных компания «Бавария-М» предоставила несколько BMW F650GS, обутых в шипованную резину. На трассу выезжали и профессионалы – спидвеисты, кроссмены, и новички, которые никогда раньше не отваживались на подобное.

Эмоции выплескивались через край, зимняя разминка затекших от бездеятельности тел мотоциклистов прошла удачно. Судя по тому, что и организаторы, и участники остались довольны покатушками, дилеры и дистрибьютеры BMW продолжат традицию Ice Party. ⏮

Наталья УМНОВА,
фото Павла КОСОЛАПОВА

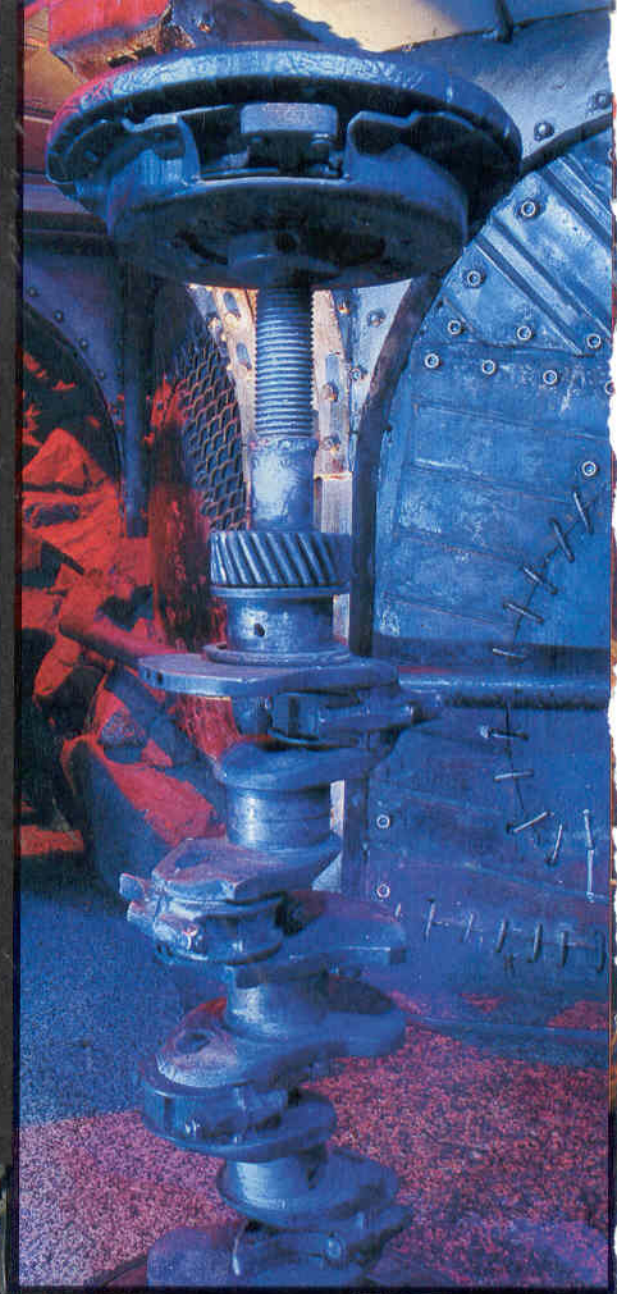
ХОТЬ РАЗ, НО УВИДЕТЬ

БАЙК-ЦЕНТР «НОЧНЫХ ВОЛКОВ»

Глинтвейн, плов, со сцены музыканты оглушают децибелами, позже – дискотека в стиле ретро и обворожительная девушка, одна из гостей, танцует на стойке бара... Все это фрагменты встречи старого Нового года в Байк-центре «Ночных волков» в Москве. Ну, нам хоть китайский Новый год – только дай повод оторваться...

Сидя в огромном дубовом кресле клуба Sexton, вспоминаю, как еще сравнительно недавно каждый второй байкер думал: «Даже у любителей вырезать лобзиком есть свой клуб, а нам негде пивка попить в своем кругу!..» Так и было. Вплоть до того момента, когда президент «Ночных волков» Хирург, лет десять вынашивавший замысел о создании главного клуба байкеров столицы, приступил к его воплощению. Нашлось место – заброшенные склады обанкротившегося станкостроительного завода. Придумывать стиль оформления не пришлось: концепция логично проистекала из образа жизни и «идеологии» байкеров. «Стройматериалов» вокруг – навалом: ржавые остовы грузовиков и башенного крана, трубы, детали двигателей, станков... Сосед – ресторан «Ермак» подарил грузовик дубовых бревен... И понеслось!..

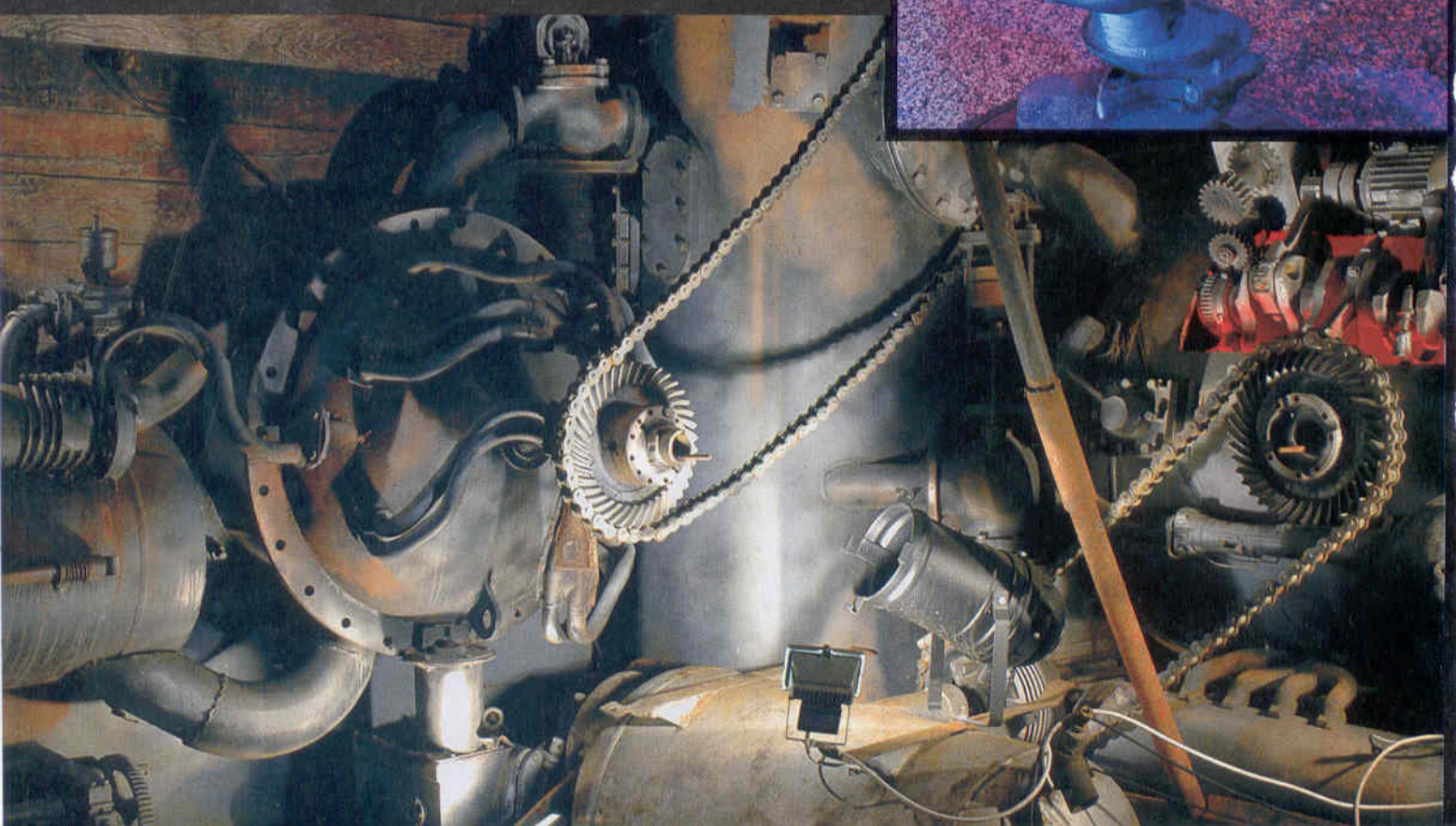
Помнится, позже, в 99-м многие стартовали на очередное байк-шоу во дворе будущего Байк-центра – тогда просто пустыря, окруженного невразумительными



постройками бывшего завода. С тех пор попасть сюда еще хотя бы разок мне не пришлось. Теперь же поразилась тому, насколько здесь все преобразилось. Долго пыталась понять, что напоминает организация пространства. А когда узнала, что вдохновил создателей байк-комплекса кинофильм «Безумный Макс», стало ясно: это же картины апокалиптической пустыни из американского боевика!

Строительство проходило под неусыпным руководством Хирурга: идеи дизайна и реализация оформления почти полностью «на его совести». Кирпичные коробки бывших складов образовали фантастическое городище. В интерьер органично вписаны причудливые металлические конструкции. Массивные дубовые столы, скамьи и стулья в стиле средневеково-замочных зал… И музыка, репертуар которой исключает «полуфабрикантов». Хоть где-то их нет!

…Сижу себе, чаек попиваю, многие за соседними столиками – пиво. Здесь в особой байкерской обстановке приятнее, чем где бы то ни было,



почесать языком с людьми «одной веры», оттянуться, расслабиться. На стилизованной под паровозную платформу сцене выступают музыканты, фигуристые девушки танцуют в железных клетках. Из подвешенной под потолок кабины армейского тягача «звукарь» управляет всем этим безобразием. С потолка свисают цепи. На стенах – история мотоклуба в фотографиях, обрамленных весьма оригинальными металлическими рамками. Собственно, и эти рамки, и сотни, если не тысячи, других деталей оформления – все выполнены в едином дизайне – «байкерском» стиле, без примеси хотя бы пылинки попсы и не повторяют друг друга ни в единой мелочи.

Но Байк-центр – это не только клуб Sexton. Воплощенная идея Байк-центра шире – создать всероссийский штаб байкеров. Во дворе комплекса соорудили уникальную сцену, пригодную для прове-

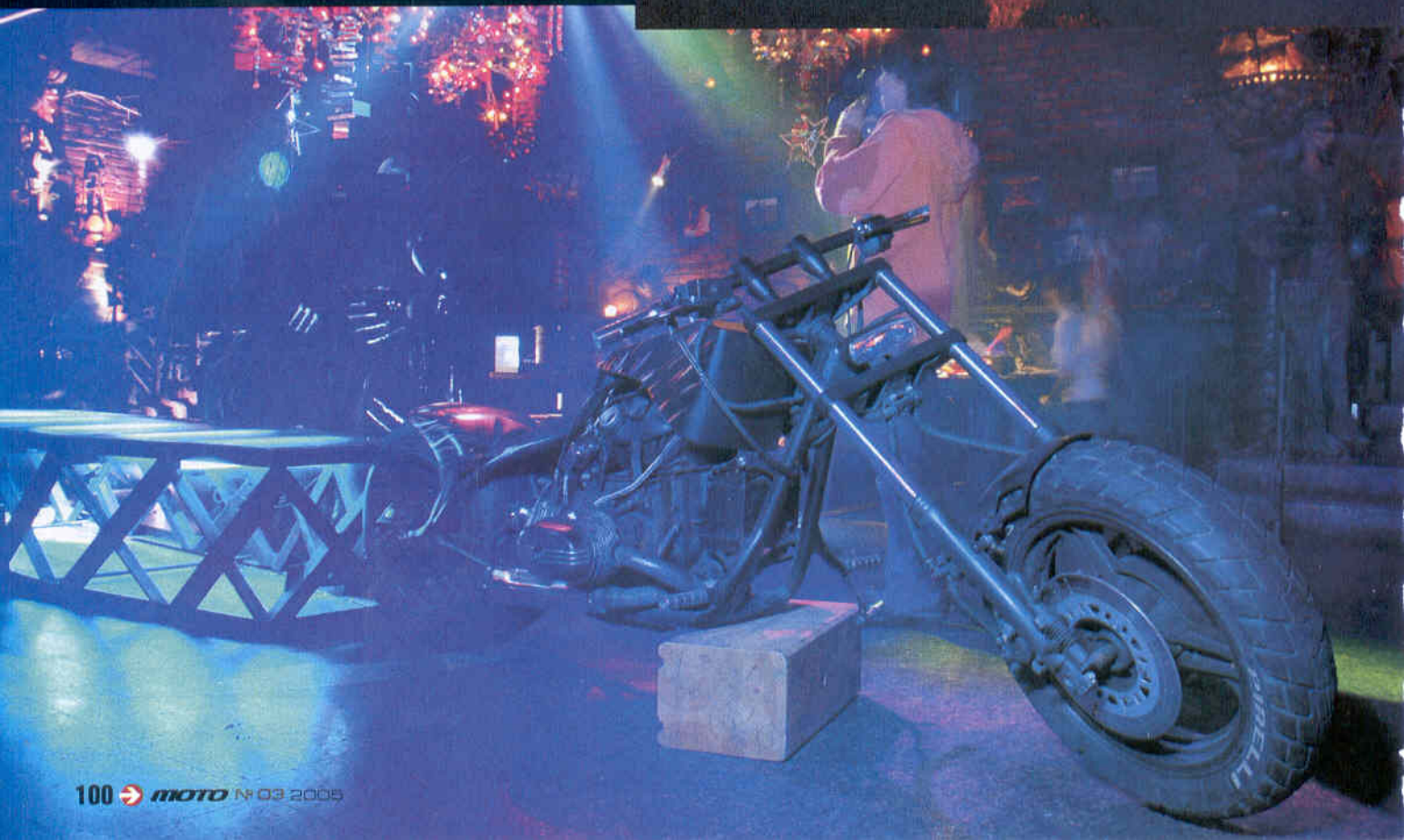
дения любых действ – от концертов и пиротехнических шоу («позажигать»-то любим!) до демонстрации мод. Некоторые детали ее конструкции способны подниматься и опускаться. На площадке установлены газовые факелы и дым-машины (правильно: нет дыма без огня!), а над сценой и зрителями лазерные установки «рисуют» фантастические картины... Словом, шоу-техника предоставляет неограниченные возможности для реализации любых, самых невероятных идей. За еще недолгое время существования центра тут уже состоялась череда различных байк-пати, концертов, мотоюбилеев, корпоративных вечеринок (в том числе, например, российского представительства компании Microsoft, крупнейших банков Москвы) и другие акции. И это еще не все! «Ночные волки» позаботились не только о душе и желудке братьев-байкеров: тут можно «приодеть» и себя, и аппарат.

Весь комплекс и каждый его элемент – апофеоз полета фантазии. Неординарностью архитектурного решения, композиционной завершенностью – своим обликом он посрамил, «размазал» обывателей-болтунов, что нудят: байкеры, дескать, только и могут, что грохотать и безобразничать. В каждом уголке, в каждой мелочи оформления – неординарность и вкус.

...И вдруг со стен на вас пристально посмотрят пронзительные, зеленовато-желтые волчьи глаза. Но они не враждебны – в Байк-центре не чувствуешь себя ни раздавленным, ни испуганным, ни чужим. И прав всякий мотоциклист – москвич ли он или в столице проездом – в том, что в обязательную программу посещения города включает визит к «Волкам» в Нижних Мневниках. Байк-центр стал одной из ярчайших достопримечательностей российской столицы. ⏮

Phoenix, фото **Павла КОСОЛАПОВА**

Благодарим **персонал Байк-центра** за помощь в подготовке материала.



Defiant

ФОРМИРУЕМ ДИЛЕРСКУЮ СЕТЬ

Представительство Defiant Co., USA
Москва, ул.Привольная, 70, корпус 1
(здание "Лада-фаворит")
РОЗНИЦА: (095) 780-79-09, ОПТ: (095) 755-44-76.
www.defiant.ru
E-mail: alex@defiant.ru
Украина, Киев
РОЗНИЦА: +380 44 459-00-80,
ОПТ: +380 67 465-71-10.
www.defiant.com.ua

аккумуляторы «Владар»
ЭНЕРГИЯ ПОБЕДЫ

Аккумуляторы 6МТС-4 и 6МТС-5 для мотоциклов и скутеров. Используется конверт-сепаратор, который исключает короткое замыкание внутри батареи и оплывание активной массы.

ВНИМАНИЕ! НОВИНКИ-2005
Презентация новой мотоциклетной серии «Владар»
Московский международный МОТОСАЛОН
10-13 марта 2005 г., г. Москва,
Экспоцентр на Красной Пресне, 5 павильон, стенд «Владар»

MOSCOW MOTO BIKE SALON

ФОРМИРУЕМ ДИЛЕРСКУЮ СЕТЬ В РЕГИОНАХ РОССИИ

«ВЛАДАР»
Харьковский аккумуляторный завод:
61109, Украина, г. Харьков,
253-й километр
т./ф.: +38 (057) 717-43-58
vladar@kharkov.com

Владар
www.vladar.com.ua

Московский офис:
109559, Россия, г. Москва,
ул. Цимлянская, д. 3, 4 эт., к. 10
т./ф.: +7 (095) 975-74-59
vladar-m@hotmail.ru

* продукция сертифицирована

www.seven-auto.ru
info@seven-auto.ru

SA дизайн design

TR TUCKER ROCKY DISTRIBUTING

WPS

PARTS UNLIMITED

30 Motorcycle Stuff

CUSTOM CHROME
World's Finest Products For Harley-Davidsons

Louis

Аксессуары тюнинг запчасти

DRAG Specialties

BIKER'S CHOICE

тел. (095)745-05-60, 745-05-61
Москва, Новорязанское шоссе, 6,
комплекс "Автогарант", офис 26.

О СНЕГОХОДАХ

На письма читателей «Мото» отвечают главные конструкторы снегоходных заводов НПО «Сатурн» («Буран» и «Тайга») Сергей ТИХОМИРОВ и УМПО («Рысь») Андрей САВАСИН.

Сообщите регулировочные данные «Тайги» для эксплуатации в условиях климата центральных районов России – с температурой воздуха от 0 до -20°С. Мне советовали прогревать снегоход на ходу. Это верно?

Виталий ДРОБОТУН,
дер. Неприе Тверской обл.

Двигатель снегохода отрегулирован на заводе на температуру от +5 до –20 °С. Начинайте движение только после того, как двигатель прогреется и начнет устойчиво работать на холостом ходу.

В каталоге свечей рекомендовано для NGK BR9ES устанавливать зазор 0,7 мм. В «Руководствах» «Тайги» вообще неразбериха – в них рекомендуют сделать зазор на свечах в пределах от 0,45 до 0,5–0,6 мм. Какой зазор оптимальный?

Юрий БАЛАНЕВ, г. Нерюнгри, Якутия

Действительно, стандартный зазор для этой свечи – 0,7 мм. Но исследованиями установлено, что оптимальный – 0,45–0,5 мм. В ходе эксплуатации допустимо увеличение до 0,6 мм.

Можно ли на «Буран» установить настроенную выпускную систему от «Тайги»?

Д. Брылев, пос. Дукат Магаданской обл.

Нет, нельзя. Во-первых, она не поместится под капотом «Бурана», а во-вторых, эта система настроена совсем на другие рабочие характеристики. По крайней мере, на заводе никто подобных работ не проводил.

У меня три снегохода и все три отвратительно работают на холостом ходу: один из цилиндров дает перебои, и мотор глохнет, свеча в нем всегда сырая. В чем дело?

В руководстве по эксплуатации для «Тайги» нет данных о настройке карбюратора Mikuni VM-32. Проверял регулировку винта холостого хода (качества) – она на каждой из машин разная: 0,5 оборота, 1 и 1,5 оборота. Может, причина перебоев в неправильном положении иглы дросселя?

И еще вопрос – почему в руководстве к «Тайге» рекомендуют свечи NGK BR9ES, ведь они очень «холодные»? В торговле предлагают разные другие, в том числе импортные, однако среди них много подделок. Я же принципиально хочу пользоваться отечественными. Но тепловой предел наших свечей соответствует NGK BR7ES. Какие аналоги можно применять?

Александр АЛЕКСАНДРОВ, г. Иваново

Двухтактные двигатели снегоходов не рассчитаны на длительную работу на холостом ходу – эти моторы отрегулированы для работы под нагрузкой, из этих соображений и подобрано калильное число свечей.

После длительных заводских испытаний установлено, что винт качества должен быть выкручен на 1 оборот. Установка иглы карбюратора на работу двигателя в режиме холостого хода не влияет.

Свечи BR7ES (и аналогичные других фирм, в том числе отечественные) применять ни в коем случае нельзя, так как велика вероятность калильного зажигания. Допустимо использование свечей RN2C фирмы Champion.

Можно ли в двигателе «Рыси» загильзовать цилиндры? Какие свечи из импортных следует применять с бензином А-76? Можно ли вместо рекомендованного инструкцией масла МС-20 заливать другие масла и в какой пропорции?

Александр КОСЯКОВ,
г. Заполярный Мурманской обл.

На снегоходах «Рысь» уфимский завод устанавливает цилиндры с гильзами с 1995 года. В двигателях старых машин цилиндры можно расточить и в них запрессовать гильзы от современных снегоходов.

Из свечей, помимо рекомендуемых отечественных с калильным числом 23, подойдут любые аналогичные импортные (например, NGK BR8ES) – лишь бы они не оказались подделкой.

Масло МС-20 хотя и обладает прекрасными смазывающими свойствами, его трудно найти в продаже, и существенно то, что оно дает обильный нагар. Поэтому применять следует специальные масла для 2-тактных двигателей. Если пропорция смешивания с бензином не указана производителем масла, его следует смешивать из расчета 1:50.

Где приобрести инструкцию по эксплуатации снегохода Linx GLX ST600 (Scandic SUV600) на русском языке? Часто выходит из строя маслонасос. Можно ли его вообще заглушить, а заливать в бак масло, размешанное с бензином?

Владимир ГОРБОВИЧ,
пос. Караул Красноярского края

Попробуйте попросить переведенные на русский инструкции по эксплуатации в салонах, торгующих аналогичными моделями. Насчет отключения масляного насоса – вы можете, добавляя масло в бензин, сделать и так, для мотора это пройдет совершенно безболезненно.

У меня импортный снегоход, инструкция предписывает заливать в него А-95. Но ведь бытует мнение, что этот бензин даже хуже, чем Аи-93, поскольку в него добавляют «левые» присадки.

Артемий САВОСЬКИН,
с. Лешуконское Архангельской обл.

В худшем случае, А-95 с присадками будет почти таким же, как 93-й, но поломку двигателя он не вызовет. А вот «левый» Аи-93 пригоден разве что для неприхотливых моторов «Буранов». В «Тайге» и уж тем более в импортных снегоходах с высокой степенью сжатия он приведет к детонации и поломкам.

Ведущий рубрики Иван КСЕНОФОНТОВ

На письма без указания имени автора редакция не отвечает.

МОСКОВСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

МОТОСАЛОН

10-13 МАРТА 2005

MOSCOW MOTO BIKE SALON

"Экспоцентр" на Красной Пресне, Москва.

- Мотоциклы
- Снутеры
- Мотовездеходы, ATV
- Трайки
- Тюнинг, аэрография
- Ремонт, запчасти, сервис
- Мотокосметика
- Моторные масла, шины
- Мотохимия
- Одежда, аксессуары
- Мотосигнализация и противоугонные системы

www.motosalon.ru

Генеральный информационный спонсор: журнал МОТО

Организатор: IFA RUSSIA

При поддержке: Комитет транспорта и связи г. Москвы:

Официальная поддержка:

При содействии: ЗАО Экспоцентр

POLARIS

МАКСИМАЛЬНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА, ДОКАЗАННЫЕ ФАКТАМИ

SPORTSMAN 800 EFI

АВТОКОНЦЕПТ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

3-63-63-63

Москва, Ленинградское ш., 52
www.avtoconcept.ru

ГОНКИ НА ЛЬДУ

СБОРНАЯ РОССИИ – ЧЕМПИОН МИРА!

Нынешний 27-й чемпионат мира предвещал захватывающую борьбу. Сборную Европы представляло интернациональное трио: Харальд Симон (Австрия), Максим Захаров (Россия) и Илья Дроздов (Россия). Шведы собрали сплав молодости и опыта – Олоф Ольсен и Томас Экстрем только-только пробились в мировую элиту, третий швед – легендарный 57-летний Пер-Олоф Серениус. В немецкой команде – Гюнтер Бауэр, Роберт Айбль и Мариан Креклау, в чешской – Ян и Антонин Клатовски, Ян Печина. Голландцы – Джонни Тунистра, Рене Штеллингверф также не статисты в чемпионате. В сборной России Иван Иванов, Виталий Хомицевич и Николай Красников – это они выиграли прошлогодний чемпионат в немецком Инцеле. В гонках – только звезды.

После первого дня соревнований турнирная таблица выглядела так: Россия – 27 очков, сборная Европы – 22, Германия и Швеция – по 19, Чехия – 16, Финляндия – 13 и Голландия – 10. Во второй день наша команда убедительно подтвердила свое преимущество и вновь завоевала звание чемпиона мира. Сборная Европы на втором месте. Для определения третьего призера понадобился перезаезд двух лучших гонщиков Швеции и Германии. У лидера немцев Гюнтера Бауэра в этот день возникли неполадки с мотоциклом, и Николай Красников предоставил ему свою машину. Бауэр с блеском выиграл перезаезд за «бронзу» у шведского аса Серениуса.

Из 27 командных чемпионатов мира сборная России только четыре раза уступила «золото». В остальных 23 финалах победа – за россиянами.

Чемпионат мира-2005

1. Россия – 53 очка; 2. Сборная Европы – 44; 3. Германия – 37; 4. Швеция – 37; 5. Финляндия – 29; 6. Чехия – 29; 7. Голландия – 23.

ФИНАЛ – БОЛЬШЕ, ЧЕМ ФИНАЛ

Финал личного чемпионата России в Каменск-Уральском собрал всю элиту отечественного ледового спидвея. Гонки должны были не только определить чемпиона, но и дать ответ на главный вопрос: кто попадет в заветную восьмерку, которая примет участие в личном чемпионате мира.

После первого дня соревнований турнирную таблицу возглавил Иван Иванов (Каменск-Уральский). Вслед за ним с одинаковым количеством очков – Николай Красников (Уфа) и Виталий Хомицевич (Каменск-Уральский). На следующий день 20-летний уроженец Шадринска Красников не уступил ни в одном заезде и стал 27-м чемпионом России. Серебряную медаль выиграл Михаил Богданов из небольшого горняцкого городка Учалы (Башкирия), в котором, кстати сказать, соревнования по мотогонкам на льду никогда не проводились. «Бронза» у Ивана Иванова.

Николай КРАСНИКОВ

Единственный неприятный инцидент произошел в первый день гонок. Дмитрий Хомицевич (Каменск-Уральский), усердно атаковавший уфимца Илью Дроздова, явно переусердствовал и при выходе из последнего поворота вынес соперника с трека. Оба улетели в оградительные тюки. Дроздова увезли в больницу, где «заштопали» часть спины, распоротую шипами колес. Однако на следующий день он продолжил борьбу и занял 9 место.

По итогам финала путевки на чемпионат мира получили Красников, Богданов, Иван и Даниил Ивановы, Виталий и Дмитрий Хомицевичи, Владимир Лумпов. Напомним, Дмитрий Буланкин сразу прошел в уфимский полуфинал мирового первенства на правах действующего чемпиона мира.

В стане лидеров произошли перестановки. Действующий чемпион мира Буланкин не выступал в российском финале из-за травмы плеча. Кирилл Дрогалин и Юнир Базеев были отсеяны еще в полуфинале, и только запасным гонщиком попал в финал Юрий Поликарпов. «Провалились» в финале Максим Захаров (10 место), Максим Барабошкин (11) и Александр Балашов (13). Все они, за исключением Буланкина, остались за бортом национальной сборной.

УЧАСТНИКИ ГРАН-ПРИ

Дмитрий Буланкин, 26 лет, СК им. Г. Кадырова, Уфа. Чемпион мира (2004 г.), чемпион Европы (2003, 2004 гг.), чемпион России (2004 г.), серебряный призер чемпионата РФ (2003 г.).

Николай Красников, 20 лет, СК им. Г. Кадырова, Уфа. Бронзовый призер чемпионата мира (2004 г.), чемпион мира в командном первенстве (2004 г.), серебряный призер чемпионата Европы (2002 г.), чемпион России (2002, 2005 гг.), серебряный призер чемпионата России (2003 г.), бронзовый призер РФ (2001 г.), обладатель Кубка РФ (2002, 2003 гг.).

Михаил Богданов, 21 год, СК «Учалы», г. Учалы. Серебряный призер чемпионата Европы (2000 г.), бронзовый призер командного чемпионата РФ (1999 г.), бронзовый призер Кубка РФ (1999, 2000 гг.).

Иван Иванов, 25 лет, СК «Юность», Каменск-Уральский. Чемпион мира в командном первенстве (2004 г.), серебряный призер чемпионата РФ (2004 г.), бронзовый призер чемпионата РФ (2005 г.).

Виталий Хомицевич, 26 лет, СК «Юность», Каменск-Уральский. Чемпион мира (2003 г.), серебряный призер чемпионата мира (2004 г.), чемпион мира в командном первенстве (2003, 2004 гг.), серебряный призер чемпионата Европы (2001 г.), чемпион России (2002, 2004 гг.), бронзовый призер чемпионата РФ (2001, 2003 гг.), серебряный призер Кубка РФ (2001 г.), бронзовый призер Кубка РФ (2003 г.).

Владимир Лумпов, 35 лет, СК «Лисма-Мордовия», Саранск. Бронзовый призер чемпионата мира (2003 г.), чемпион мира в командном первенстве (1998, 2003 гг.), чемпион России (2003 г.), серебряный призер чемпионата РФ (1998, 2001 гг.), чемпион России в командном первенстве (1993, 1996, 1997, 1998, 2003 гг.), обладатель Кубка РФ (1997, 2000 г.).

Дмитрий Хомицевич, 19 лет, СК «Юность», Каменск-Уральский. Серебряный призер чемпионата Европы (2004 г.).

Даниил Иванов, 18 лет, СК «Юность», Каменск-Уральский. Чемпион Башкирии (2005 г.).

ПРЕТЕНДЕНТОВ – С ДЕСЯТОК

Личным чемпионатам мира по мотогонкам на льду, которые начали проводить по инициативе Мотоциклетной федерации Советского Союза в 60-х, в нынешнем сезоне исполняется 40 лет. «Лед» – единственная дисциплина мотоспорта, в котором представители отечественной школы всегда оставались на высоте. Из 39 разыгранных до сих пор золотых медалей 32 завоевали российские спортсмены.

На старт нынешнего первенства Международная мотоциклетная федерация (FIM) допустила 52 претендента – представителей Австрии, Великобритании, Германии, Голландии, Франции, России, Финляндии, Чехии, Швейцарии и Швеции.

16 представителей из 11 стран миновали сито отборочных раундов, осталось провести финальные гонки в Саранске (Россия), Ассене (Голландия) и Берлине (Германия). Делать какие-либо прогнозы сложно: с десяток участников реально претендуют на высший титул. Только после берлинских гонок (они завершатся 20 марта) мы узнаем имя нового чемпиона.

КОМАНДНЫЕ ИГРЫ

Чемпионат РФ высшей лиги собрал под свои знамена сильнейшие команды страны. После первого этапа (в Уфе) турнирную таблицу возглавила «Башкортостан-1» (Уфа, 55 очков), в составе которой выступают: Дмитрий Буланкин, Илья Дроздов, Николай Красников и Юрий Поликарпов. В первую тройку также вошли «Юность» (Каменск-Уральский, 50) и «Мордовия» (Саранск, 39).

Во втором этапе (в Луховицах) уральцы дали понять, что без боя не уступят – в первый день гонок «Юность» на одно очко опередила башкирскую команду. Накал страстей разгорался, во второй день произошло несколько серьезных падений. В итоге в луховицком этапе «Башкортостан-1» и «Юность» набрали одинаковую сумму очков – по 49. После их встречи высшую ступень подиума заняли уфимцы. На третьем месте гонщики «Мордовии» (41).

Заключительный этап пройдет 5–6 марта в Стерлитамаке (Башкортостан).

Командный чемпионат России (после 2 этапов из 3):

1. «Башкортостан-1» – 104 очка; 2. «Юность» – 99; 3. «Мордовия» – 80; 4. СКА-ПурВо (Екатеринбург, 64); 5. «Каустик» (Стерлитамак, 53); 6. «Башкортостан-2», 48); 7. «Подмосковье» (Луховицы, 48).

БЕЗ ПОТЕРЬ

Отборочные соревнования личного чемпионата мира проходили в Болльнесе (Швеция), Заалфельдене (Австрия) и Саранске (Россия). Все семь заявленных в чемпионате россиян успешно преодолели отборочный барьер.

Главным героем в шведском раунде стал Николай Красников. Он показал абсолютно лучший результат – 30 очков из 30 и выиграл финал. Вторую строку в судейских протоколах занял также россиянин – Дмитрий Хомицевич, третью – ветеран шведского мотоспорта Пер-Олоф Серениус.

Несколько слабее выступили россияне в Заалфельдене. Вице-чемпион мира 2000 года Франц Цорн из Австрии и финн Антти Аакко в финале «затерли» Ивана и Даниила Ивановых. У братьев не задался старт, а лазейку с «галерки» найти не смогли. Цорн поднялся на высшую ступень подиума, на вторую – Аакко, Иван Иванов – на третьей. Четвертое место у Даниила Иванова.

В Саранске наши гонщики вновь продемонстрировали превосходство российской школы: Владимир Лумпов (1-е место), Виталий Хомицевич (2-е) и Михаил Богданов (3-е) оккупировали пьедестал.

«ДАКАР»

ОДИН ЗА ТРОИХ

Самая престижная внедорожная гонка продолжает собирать смертельную дань.

Робкая улыбка сквозь слезы – наверняка таким останется в памяти болельщиков французский мотогонщик Сирил Депрэ, победивший на «Дакаре-2005». Три с половиной месяца спустя после трагической смерти Ришара Сенкта в «Египетском ралли» в черной серии несчастий погиб еще один выдающийся гонщик Фабрицио Меони. Депрэ дружил с обоими. «Если сегодня я здесь, то благодаря им», – сказал победитель после финиша на Розовом озере.

Над Барселоной, где в канун 2005 года стартовал 27-й по счету «Дакар», небо было безоблачным, стояла весенняя погода. За 17 дней 230 мотогонщикам предстояло преодолеть более 9 тысяч километров. С большой долей вероятности можно было утверждать: победителем станет кто-то из пилотов одной из двух официальных команд австрийского завода. В Gauloises KTM – французы Сирил Депрэ и Жан Бруси, южноафриканец Эльфи Кокс, итальянец Фабрицио Меони. В команде KTM Repsol-Red Bull – испанцы Марк Кома, Исидр Эстев Пухоль и Жорди Дуран. И другие сильные гонщики вышли на старт на KTM (да и в целом 90% участников – на машинах этой марки) – итальянец Джованни Сала (KTM Factory), поляки Яцек Кзашор и Марек Дабровски (оба из Orlen Team), норвежец Пал-Андерс Уллевалсетер и чилиец Карло Де Гавардо. Первый гоночный номер в память о Ришаре Сенкте в стартовых списках отсутствовал.

Честь открыть «бал» на пляже Кастелделфелс выпала швейцарцу Сандро Ланаро. На 6-километровом спецучастке его результат был лучшим совсем недолго. (Кстати, впервые время, показанное на прологе, определяло не только порядок старта, но и шло в общий зачет гонки.) На глазах у 200 тысяч зрителей победил француз Давид Фретинье. Только он на легкой Yamahe WR450F 2-Trac (с двумя ведущими колесами) и мог противостоять армаде на австрийских мотоциклах. Эльфи Кокс в прологе упал, и ему предстояло вести гонку с болью в плече. Но «пальма первенства невезения» досталась Джованни Сала: он пересек финишную черту, толкая свой KTM, отчего и проиграл победителю 8 минут.

Очередной 6-километровый спецучасток (СУ) ждал в окрестностях Гранады. Андалузские зрители увидели спектакль: на военном полигоне «Армилья» Давид Фретинье подтвердил репутацию лучшего на коротких кроссовых участках. Теперь уже трудно говорить о его победах как о случайностях: Фретинье выиграл не одну гонку в прошлом году. Травмированный Кокс обрел уверенность и показал второе время. Третье – у Депрэ. На этом шоу-программа в Испании закончилась – по другую сторону Гибралтара ждала Африка.

В первый день на «черном континенте» мотоциклистам предстояло по утренней прохладе марокканского севера преодолеть «дьявольскую» дистанцию – 666 километров, из них немногим более ста – спецучастки. Однако комиссарам пришлось отменить СУ: густая пелена тумана не позволила обеспечить условия безопасности гонщиков – не взлетели вертолеты. Мотоциклисты по обычной дороге направились в Агадир. Первый африканский СУ хотя и рассматривался как разминка, но достаточно жесткая. Короткий, он тем не менее включал немало трудностей: извилистые дороги, после дождей появились лужи и даже броды. Здесь представителям австрийского завода пришлось прятать глаза: пошла череда отказов аккумуляторных батарей у гонщиков-любителей, выступающих на купленных в этом году KTM. Выяснилось, что виной всему производственный брак реле-регулятора. И на старуху бывает проруха...

Команда Gauloises KTM еще в полном составе. В первом ряду (слева направо) пилоты: Сирил ДЕПРЭ, Фабрицио МЕОНИ, Жан БРУСИ и Эльфи КОКС. Во втором ряду – механики.

Пошли каменистые участки. На финише в Смаре австралиец Энди Кальдекотт (KTM) одержал свою первую победу на этапе ралли, но не он, а Марк Кома, отставший от него на три секунды, возглавил общий зачет. Радость лидера омрачил своим падением его молодой друг – надежда испанцев Жорди Дуран (он занимал 7-е место): переломы бедра и ключицы вынудили его прекратить гонку.

Знатоки предупреждали: опасности начнутся в Мавритании. На старт почти 500-километрового СУ вышли оставшиеся в ралли 206 пилотов. После трех сотен километров столкнулись с дюнными кордонами. Здесь решающее значение на результат оказал опыт. Первую победу на этапе отвоевал Фабрицио Меони. Он на полторы минуты опередил Пал-Андерса Уллевалсетера, на три – Эльфи Кокса и более чем на четыре – Сирила Депрэ. Молодежь уступила лидерство «стреляным воробьям». Общий зачет возглавил Депрэ. Для полноты картины следует добавить, что несмотря на сильный ветер, скорость движения лидеров доходила до 180 км/ч.

На другой день пути по Мавритании вновь отличился Давид Фретинье – одержал третью победу на этапах и поднялся на шестое место в общем зачете. Финишировавший вторым Марк Кома отнял лидерство в общем зачете.

Финишировали фавориты – начались катаклизмы. Мерзкая погода блокировала на земле семь из девяти вертолетов оргкомитета, и это в то время, когда на трассе оставалось большинство участников. Те, кому посчастливилось добраться до бивуака, едва не рыдали от счастья. Но возгласы радости перемежались с проклятиями в адрес организаторов и вертолетчиков: к утру следующего дня на старт в Тишит прибыли лишь 96 участников, часть спортсменов застряла на трассе, в том числе француз Мартен Патрик с открытым переломом ключицы. Некоторые перерасходовали топливо и с пустыми бензобаками ночь провели в дюнах. Их надо было выручать из песчаного плена. К 20 часам в Тишите отметились всего 139 гонщиков. Впрочем, им предстояло еще добраться до Тиджикжи на старт следующего этапа, но уже с 9 часами штрафа.

На отрезке Тиджикжа-Атар праздновал победу испанец Эстев. Кома ошибся в ориентировании, и лидерство в общем зачете перешло к Меони. Но ненадолго – пока не объявили, что он подвергся 5-минутному штрафу «за отклонение на 3,3 км от идеального маршрута на предыдущем этапе». Подоспела и другая новость: Фретинье оставался бесспорным лидером в категории 450 см³, так как из-за поломки мотоцикла сошел с дистанции его основной соперник Карло Де Говардо.

День отдыха в Атаре был ознаменован визитом огромного десанта «поломников», прибывших со всей Европы. Поговаривали о 600 VIP-персонах, прилетевших на самолетах. Во время традиционной пресс-конференции оргкомитета организаторы подвели итоги первой половины гонки. Представился случай отметить, что исключительные метеоусловия сделали ралли-

рейд «на 30% сложнее, чем это предусматривалось». Спортивный директор объявил решение жюри комиссаров о смягчении штрафов, наложенных накануне. В результате чего Фабрицио Меони вновь оказался во главе зачета. И еще: участников предупредили об особой сложности условий прохождения следующего этапа – петли Атар-Атар.

Шел десятый день гонки. Начался он с печального сообщения: умер один из участников «Дакара» Хуан Мануэль Перес – он упал на 7 этапе... Испанца прооперировали на бивуаке в Зуэрате по поводу травмы брюшной полости, отправили в клинику Дакара, затем в испанский госпиталь в Аликанте. Здесь он и скончался. Пересу шел 41 год, он в четвертый раз участвовал в «Дакаре»...

На старт 499-километровой петли вышли 126 оставшихся на ходу. Здесь Сирил Депрэ одержал первую в этом рейде победу на СУ и возглавил гонку, опередив Меони на 10 минут. Для Уллевалсетера ралли закончилось на 410-м километре падением и переломом ключицы. В баке мотоцикла Марка Кома закончился бензин, и он потерял драгоценное время, прежде чем его выручил товарищ по команде Джованни Сала. Фретинье вновь выложился по полной и финишировал четвертым, а сход с дистанции Уллевалсетера позволил ему подняться еще на одну позицию в общем зачете.

С погодой нынешнему «Дакару» фатально не везло. Из-за ее сюрпризов сократили этап Атар – Киффа, а ведь он обещал стать самым трудным, а потому самым интересным. Как ни облегчали организаторы долю участников, настал еще один «черный» день.

Фабрицио Меони вышел на старт, проигрывая 10 минут Депрэ. Лидеры быстро сгруппировались на быстрой, как и накануне, трассе и все вместе прошли первый контрольный пункт. Победа на этапе наклевывалась для Марка Кома, но она не вносила существенных изменений в расклад сумарных результатов. Через несколько минут после дозаправки, на 184 километре, Меони упал. Давид Фретинье, ехавший в этот момент рядом, остановился и включил маячок бедствия: итальянец был без сознания. Медицинский вертолет прилетел быстро – приземлился через двадцать минут. Врачи констатировали остановку сердца, 45 минут массажа не дали результата... Спортсмены не знали о случившемся – продолжали гонку. Марк Кома показал лучшее время дня.

Во время брифинга на бивуаке гонщики почтили память погибшего минутой молчания. Меони был одной из харизматических фигур «Дакара», пользовался всеобщим уважением, так что известие о его гибели сразило всех. Гонщики не вышли на старт 12 этапа.

Но сошлись во мнении, что Фабрицио не захотел бы, чтобы «Дакар» по этому случаю остановили. И гонку продолжили. Всех перебросили в столицу Мали на самолетах. Сирил Депрэ наклеил на свой мотоцикл гоночный номер Фабрицио Меони (№ 4). Ведь перед стартом они поклялись в память о Ришаре Сенкте привести синий KTM на верхнюю ступеньку подиума. Отныне только он один, Депрэ, мог сдержать клятву.

С черными повязками на левой руке 108 оставшихся в гонке мотоциклистов еще ночью проделали по территории Мали первые километры 205-километровой связки этапа Бамако-Кайес, которая вела их к старту СУ. Сменились декорации: на смену пустыне пришли заросли. Финишировали в Садиоле – маленьком малийском городке, известном своими месторождениями золота. Здесь Энди Кальденкотт выиграл свой второй этап на «Дакаре». Депрэ завершил гонку седьмым и сохранил лидерство в общем зачете, опережая Кома на 16 минут.

Этап Кайес-Тамбакунда вывел караван в Сенегал. После недели погодной аномалии наконец выглянуло солнце, пейзаж постепенно стал саванным. Возможно, новый антураж и вдохновил на подвиги бразильца Жана Де Азеведу (KTM) – он победил на этапе оставшихся в строю 105 гонщиков. Депрэ сохранил 12 минут преимущества над Кома. Но так было до тех пор, пока вечером комиссары не опубликовали список штрафов за превышение скорости в одной из местных деревушек: лидер заработал 9 минут штрафа, и временной разрыв с подпирающим его испанцем сократился до трех минут. Обстановка накалилась. Кстати, у лидирующего в классе «450» Фретинье

Сирил ДЕПРЭ

тоже «отняли» 12 минут штрафа за «шалости» со скоростью, однако он сохранил свое пятое место в общем зачете, в 30 минутах от лидера.

На участке Тамбакунда–Дакар, уже в Сенегале, запахло океаном. Как и накануне, трасса петляла среди деревьев. Депрэ был вынужден атаковать, чтобы обеспечить финальную победу – иного для него не оставалось. Седьмое стартовое место и без того давало ему тактически выгодную позицию, чтобы до финиша нагнать основного конкурента, однако он обошел Марка Кома уже на первом КП и одержал вторую победу на этапе. Его преимущество вновь выросло до 9 минут. Испанец финишировал шестым. Так что последний заезд в самом Дакаре вокруг Розового озера на дистанции длиною всего 31 километр должен был стать последней возможностью выяснять отношения между двумя претендентами на третье место: Исидру Эстеву нужно было отыграть 1 минуту 28 секунд у Эльфи Кокса.

Добраться до берега Розового озера и обогнуть его – мечта всех участников «Дакара». В последний, 17-й день марафона оставшиеся в гонке 104 мотоциклиста выстраивались в начале СУ. Стартовали с одной линии «партиями», по 20 мотоциклистов. Кольцо на озере выиграл американец Келлн Уолш (KTM) – это его первый успех в ралли-рейде. Эстев, как ни старался, не смог отнять третье место у Кокса. Кома сохранил за собой вторую позицию.

В категории «450» победил Давид Фретинье. На своем фантастическом Yamaha WR450F француз завершил гонку пятым в общем зачете, уступив победителю 33 минуты. Но справедливости ради вспомним, что он потерял четверть часа, когда оказывал помощь Меони.

Сирил Депрэ заявил, что свою победу он посвящает двум выдающимся гонщикам, чемпионам и легендам «Дакара» – Ришару Сенкту и Фабрицио Меони.

Константин КОМКОВ, представитель МФР, специально для «Мото» из Сенегала

MotoGP

ЗИМНИЕ ПЕСНИ О ЛЕТНЕМ

Два месяца миллионы болельщиков элитных гонок томились ожиданием. Два месяца читали спортивно-светскую хронику, чтобы окончательно не потерять из виду своих кумиров. Один мой знакомый португальский журналист пожаловался: «Хоть в спячку впадай на это время! Хорошо вашим медведям...»

Тут как профессионал – профессионала я вынужден был его поправить. Не потому, что уважающему себя журналисту не пристало множить штампы, связанные с «исконно русским» косолапым персонажем. Ошибку он допустил фактическую: медведь просыпается весной, а гонщики и их поклонники – много раньше, в середине зимы. И вот тому свидетельство:

Лорис КАПИРОССИ и Карлос ЧЕКА: можем и так

Фото ДПК

очнувшись от спячки, болельщики атаковали виртуальные и реальные кассы, и менее чем через неделю после их открытия стало ясно, что в грядущем сезоне все рекорды посещаемости будут побиты. Особенно поразили немцы. В прошлом году на Захценринге в дни гоночного уик-энда побывало в общей сложности более 207 тысяч человек – саксонский этап по количеству раскупленных билетов уступил лишь финалу в Валенсии, на котором собрались 211 тысяч болельщиков. И только за первые дни 2005 года было реализовано 100 тысяч билетов!

Команды официально огласили свои составы... С этим событием связан весьма примечательный факт: заводская Honda тянула до последнего и подтвердила участие Макса Бьяджи всего-навсего за неделю до отъезда на тесты в Сепанг. И вот почему: боссам конюшни понадобилось удостовериться в том, что программа реабилитации гонщика (после случившегося у него в минувшем ноябре перелома) завершилась успешно. Медлили не зря. Конечно, Бьяджи – звезда, четырехкратный чемпион мира и все такое... Однако рискованно призывать под свои замена пилота, который – а вдруг? – не потянет (позор для Honda!), но оправдает любую неудачу последствиями травмы. Нет, Honda не стала рисковать – хватило печального опыта с Алексом Баррушем... И вместе с тем: что предприняли бы, не успей Бьяджи привести себя в боеспособное состояние ко времени? Элитных пилотов – наперечет, еще меньше тех, кто, как Макс, потенциально способен свергнуть с трона короля MotoGP...

Сами же «их величество» встретили открытие тестового сезона прелюбопытнейшим заявлением: «Отдых пролетел как-то слишком быстро...» Вряд ли Валентино Росси разленился – скорее всего, снова куражится. Но что-то уж слишком часто в последнее время он шутит подобным образом... А вот другую фразу специалисты и болельщики восприняли со всей серьезностью: «В нынешнем сезоне за титул будут на равных бороться трое – я, Бьяджи и Жибернау. Может быть, и Ducati тоже составит нам конкуренцию – ее союз с Bridgestone очень перспективен. Но победить сможет только та команда, которая одинаково хороша на всех ключевых этапах, в любую погоду».

Авторитет Росси непререкаем, и его прогнозы слушают, будто он оракул из Дельф. Вот только устраивает ли Ducati, что ее номинируют на звание «лучшего актера второго плана»? Итальянцы и без чьей-либо подсказки прекрасно поняли, что для японских шинников в минувшем году вылилась в проблему задача обеспечить резине партнеров «всепогодность». И если уж в Ducati решились на единственную, по словам Клаудио Доменикали, «революционную перемену» – расставание с Michelin, то предстоящие расходы на интенсивные программы разработок и тестов их не особенно пугают. По этому поводу могу сказать, что уже организуется совместное подразделение при заводе Bridgestone, в него войдут опытные инженеры Ducati, а также тест-пилот Синиши Ито, 38-летний японский ветеран, по окончании выступлений в Гран-при работавший тестером Honda.

Еще во время проведенных осенью заездов стало ясно: у Ducati в грядущем сезоне великолепные шансы в борьбе за титул. Впрочем, не дожидаясь первого старта, команда уже стала своеобразным чемпионом: ни одна другая не провела столь оригинальную презентацию. «Ярко-алые» пригласили журналистов в Мадонна ди Кампильо, чтобы удивить снежно-моторным шоу на леднике в Доломитовых Альпах. Капиросси и Чека лихо прокатились на горных лыжах и сноубордах, а затем продемонстрировали умение управлять практически всем, что движется при помощи мотора – сноумобилями, скутерами с лыжей вместо переднего колеса, и наконец, дали жару Alfa Romeo с кузовом универсал (вполне гражданской версии автомобиля пришлось пережить снежные виражи в феерических заносах). Апофеозом программы стал момент, когда на фоне могучей гранитной скалы под аплодисменты собравшихся и щелканье затворов фотокамер был сброшен чехол с Desmosedici GP5. Что ж, все в духе Ducati – публику поразить и эпатировать. (Вспомним серию фотографий с сюжетами на мотивы «Книги бытия» с участием полуобнаженных пилотов.)

Красочные представления – это, конечно, взбадривает, но все ждали тестов. Да, тестовые сессии – не гонки, и результаты именуются неофициальными. Но ведь не ручным же секундомером засекали время круга – оно и становится объективным свидетельством, прогрессирует команда или она в застое. Скажем, Кенни Робертс-младший немало нахваливал обновленный Suzuki, заверил болельщиков, что к старту сезона мотоцикл будет ездить на равных с «большой тройкой» – Honda, Yamaha, Ducati... Возможно, и будет, но сейчас в таблице результатов значится 2.02.38, а это вовсе даже не четвертый результат, а только девятый. Прорыва, значицца, пока не наблюдается. Разве что в дизайне пластика обтекателей. Рисунок великолепен! Он подчеркивает стремительность обводов GSV-R.

Honda остается стремительной не только внешне. К тяжелейшим погодным условиям малазийской зимы пилоты, правда, приспособились не сразу. Зима в Малайзии – это 40 градусов в тени, сияющее на безоблачном небосклоне солнце (осенью, во время Гран-при, его палящие лучи, как правило, хоть немного рассеи-

вает облачность) и полотно трассы, разогретое до 60° по Цельсию! А ведь гонщики прибыли в Сепанг из засыпанной снегом Европы.

В межсезонье HRC приняла решение освободить от менеджерских обязанностей Мика Дэуна. Что не стало сенсацией: из 15 сезонов, проведенных пятикратным чемпионом мира в Honda, последний оказался самым безрадостным. И дело не только в неудовлетворительных результатах заводской команды. Тучи сгущались над ним и ранее, в пору триумфов Валентино Росси: руководство замечало, что Дуэн скорее «советник гонщиков», чем менеджер.

Наибольшего успеха в тестах добились подопечные Фаусто Грезини. Сете Жибернау по итогам трехдневных заездов показал второй результат – 2.01.32, что на добрых три секунды лучше его быстрейшего октябрьского круга, Гран-при Малайзии-2004 он завершил лишь седьмым, именно здесь он распрощался с шансами завоевать титул чемпиона... Весь первый день, обвешав мотоцикл бесчисленными датчиками и транспондерами, команда сражалась с призраками прошлого. Итог – 37 кругов, скромный результат даже на быстрейшем из них. И обильная информация к размышлению. Уже на следующее утро призраки потерпели сокрушительное поражение: Сете преодолел более 60 кругов и вышел на второе место, он отстоял свои позиции и в третий день. Причем пилотировал он прошлогодний мотоцикл, доукомплектованный свежими техническими решениями. Honda славится основательностью – никогда не выводит на старт «сырую» технику.

Новый товарищ испанца по команде Марко Меландри радовался итогам тестов даже больше, чем вице-чемпион мира. Трасса в Сепанге никогда не была среди его любимых, и команда ставила перед пилотом минимальные задачи – привыкать к новому мотоциклу. План был перевыполнен: итальянцу удалось собрать немало полезной информации, ее объем превысил даже сделанное Жибернау. «Увеличили базу – и я почувствовал себя, словно всю жизнь ездил на Honda, – улыбался Марко. – А новые Michelin вообще замечательны!»

Интересно, насколько разделяет его восторг по поводу французских покрышек Макото Тамада? «Пилот-команда», единственный представитель Konica-Minolta Honda, на той же резине так и не сумел пробиться в десятку быстрейших, а вот в осенней гонке на Bridgestone финишировал пятым.

В центре внимания специалистов была команда третьего из главных претендентов на победу – Макса Бьяджи. Заводская Honda, в целом, оправдала ожидания. Оба ее пилота в шестерке лучших, и если четвертое место Ники Хайдена прогнозировалось, то шестое время круга Макса Бьяджи на первом же тесте после его травмы приятно удивило. Итальянец должен благодарить за это не только медиков и тренеров по общефизической подготовке, но и производителей гоночной обуви. Фирма изготовила несколько комплектов мотобот разной формы и степени жесткости с фиксирующими вставками – по мере того, как нога пилота приходит в норму, конструкция все меньше отличается от традиционной.

Опасность физических повреждений в мотогонках присутствует всегда – это составляющая профессии. Но вряд ли отнесешь к профессиональным травмам ту, что не позволила выйти на трассу в первой тестовой сессии новобранцу заводской Ducati Карлосу Чеке: во время вышеописанной презентации он зацепился рукой за гвоздь в стене. На рваную рану пришлось наложить множество швов. В условиях малазийской жары и влажности рана заживала плохо, подскочила температура, к этим несчастьям добавилась мучительная головная боль – и испанец слег на три дня.

Впрочем, этот инцидент не смог испортить настроение команде: Ducati уезжала из Малайзии победительницей! Лорис Капиросси уверенно лидировал с первого до последнего заезда, а лучший круг оказался быстрее прошлогоднего поула Валентино Росси на целых две секунды! «Проблемы минувшего сезона, кажется, можно забыть, – не крестясь, не сплевывая и не стуча по дереву, сказал Капирекс, одаривая журналистов улыбками счастья. – Баланс новой резины и настроек передней вилки позволяет входить в поворот без намека на мандраж».

Макс БЬЯДЖИ на стенде

Фото ДПК

Автору предыдущего рекорда трассы, Валентино Росси, в Сепанге досталось меньше внимания, чем обычно. И, похоже, он этому рад. Проехал солидно – третий результат среди быстрейших кругов. «Боевая» версия Yamaha 2005 года оказалась много удачнее прототипа, на котором он завершал осеннюю тестовую сессию. Товарищ по команде тоже не подвел – трансфер из Honda прошел для Колина Эдвардса практически безболезненно. Идет планомерная подготовительная работа, позади лишь три из 18 запланированных тестовых дней. Все под контролем! И – никаких представлений-презентаций. Лишь когда трибуны заполнят зрители, мы увидим привычного Росси. И миллионы фанатов воскликнут: «Che spettacolo!» В грядущем спектакле, помимо него, будут и другие «исполнители первого плана».

Сергей Курдюков, спортивный комментатор ТВЦ – специально для «Мото»

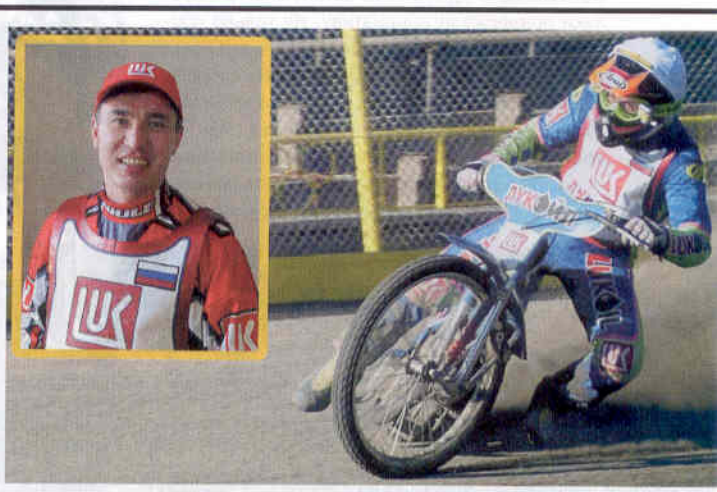
ПРОЖИЛ НА СКОРОСТИ

Скончался ас отечественного мотоспорта, 41-летний мастер спорта международного класса по спидвею Ринат Марданшин.

В апреле прошлого года в гонке чемпионата России в столкновении с соперником он получил многооскольчатый перелом ключицы. Кость срослась неудачно, провели операцию, в января нынешнего года повторную. Он позвонил домой, успокоил: все прошло нормально. А позже стало плохо. Реаниматологи были бессильны...

Ринат Марданшин провел в спидвее 22 года, завоевал 30 медалей. Он серебряный призер командного чемпионата мира 1996 года, четырехкратный чемпион России, обладатель Кубка СССР в гонках пар, бронзовый призер чемпионата СССР.

Скорбь по поводу кончины выдающегося спортсмена выразили глава Федерального агентства по физической культуре и спорту Вячеслав Фетисов, президент МФР Александр Аристов, многие известные спортсмены, в том числе зарубежные. Ушел человек, живший на скорости, отдавший всю жизнь спорту.



Материалы рубрики «Спорт» подготовили: Вадим АЛЕМБИКОВ, Алексей ПОЛЯНЦЕВ, Константин КОМКОВ.
Ведущий рубрики – Николай САМАРИН.

Олег КУРИХИН (по материалам из архивов)

О ЖЕНАХ ИТР, ОПЕРЕДИВШИХ КРАСНУЮ АРМИЮ

ПЕРВЫЙ В МИРЕ ЖЕНСКИЙ МОТОПРОБЕГ

В сфере эмансипации наши женщины всегда опережали мир: освоили вождение автомобилей и тракторов, управляли самолетами и пароходами, водили паровозы... В тридцатых годах они сели и на мотоциклы. Но не чтобы покрасоваться в элегантных «покатушках», а ринулись в дальние мотопробеги.

Первый состоялся в 1936 г. Страна готовилась к принятию Сталинской Конституции, идеологический аппарат повсеместно пропагандировал трудовые подвиги, посвященные этому событию, ставились в пример новые стахановцы, мазаевцы, кривоносовцы и прочие ударники социалистического труда. Героями были здоровенные мужики, и чего-то стахановщине не хватало... Поняли – участия женщин. И их стали вовлекать.

В мае 1936 г. столица принимала Всесоюзный съезд жен ИТР (инженерно-технических работников) тяжелой промышленности. Среди них были и делегатки Ижевского мотозавода. Они вызвались совершить женский мотопробег по маршруту Ижевск–Москва. Руководители мотозавода и Удмуртской автономной республики поддержали инициативу. Не только прославление новой Конституции, но и чисто практические цели преследовал «патронат» пробега.

Целью ставили в подходящий момент рапортовать о начале серийного выпуска «Иж-7», продемонстрировать надежность мотоциклов, чтобы было основание просить верховные власти об оказании финансовой помощи мотозаводу. А чтобы все выглядело предельно убедительно, поставили задачу – дошедшие до Москвы «Ижи» пустить в продажу. Поэтому их следовало провезти без потерь.

Женами ИТР гордилась вся страна.

Желающих отправиться в пробег оказалось много, но отобрать следовало лишь 15 лучших. Женщины учились ездить по любым дорогам, сдавали нормы спортивной подготовки на значки БГТО («Будь готов к труду и обороне!»), «Ворошиловский стрелок»... Самые подготовленные и вошли в команду. Наибольшую активность (во всяком случае, так афишировали) проявила А. А. Чекмарева – жена директора завода, она же руководитель Совета жен ИТР мотозавода. Ее и выбрали командором.

Среди неудачниц, не прошедших конкурс, была жена зам. начальника ОТК Агния Оконникова, она очень расстроилась неудаче. Только по просьбе мужа ее включили в команду – дублером. В порядке исключения приняли и одного мужчину, а точнее подростка – 15-летнего сына командора Андрея Чекмарева. Другим мужчинам – участникам пробега отвели вспомогательные роли. В путь отправились на 18 мотоциклах «Иж-7».

Участницам подготовили форму: ботинки-краги, блузы, куртки и брюки – серые в мелкую клеточку; выдали по два шлема, паре перчаток, защитные очки. На куртках красовался знак «Т» – логотип спортивного общества «Торпедо».

Утром 24 июля 1936 г. на площади им. Пастухова в Ижевске выстроились смелые путешественницы: сосредоточенные, подтянутые. Грянул оркестр, жены ИТР завели моторы, уселись на мотоциклы и с рокотом стартовали.

Дорога по маршруту была всякая: то сухая и чистая, то мокрая и грязная, то песчаная и пыльная... В первый же день пришлось форсировать реку Валу. Паром – настил, закрепленный на двух лодках, переправлял поочередно несколько мотоциклов. Управились меньше чем за час, и снова в путь.

В одном из сел путешественниц встречали удмуртки в национальных костюмах. Крестьян-

У мужчин в пробеге второстепенные роли.

Огромная честь сфотографироваться с маршалом Советского Союза Михаилом Тухачевским.

ки с удивлением рассматривали мотоциклы – видели их впервые, мужчины восхищались смелостью путешественниц. При подъезде к Казани ижевских женщин приветствовали мотоциклисты местного отделения Всесоюзного общества АВТОДОР на солидных «Харлеях». «Коллеги» поражались тому, как уверенно вели мотоциклы по бездорожью хрупкие девушки...

Прибыли в столицу 4 августа. Под громогласные приветствия и марши оркестра подъехали к главному входу в Центральный парк культуры и отдыха им. Горького. Их поздравляли, фотографировали. Выдающийся кинодокументалист Роман Кармен снимал событие на кинопленку, знаменитый летчик Валерий Чкалов, в то время шефствовавший над мотоспортом страны, побеседовал с участницами мотопробега.

Серьезных аварий в пути не случилось – лишь на трех мотоциклах заменили цепи привода заднего колеса, так что ремкомплект остался не распакованным. Механикам потребовалось только подтянуть болты и тросы, а чтобы «Ижи» смотрелись, хорошенько их отмыть.

Нарком тяжелой промышленности Серго Орджоникидзе организовал прием в честь ижевских героинь. Жены ИТР мотозавода прикатили в Наркомат на своих аппаратах, выстроили их перед входом в здание. Орджоникидзе вышел, принялся осматривать технику, задавал вопросы директору мотозавода И. И. Чекмареву, искренне восхищался качеством «Иж-7» и тем, что всего за 8,5 суток аппараты проехали 1675 км, из которых более 1100 – по бездорожью. В порыве восхищения нарком предложил удвоить программу выпуска мотоциклов на текущий год и собрать не 1000, а 2000 мотоциклов. Директора завода потрясло услышанное – он сразу осознал, что это поручение из разряда неосуществимых! Но не подал вида и согласился.

Гостий из Ижевска пригласил на прием и начальник Автобронетанкового управления Рабоче-крестьянской Красной Армии (РККА) Ботис. Поблагодарив за яркую демонстрацию пригодности «Иж-7» к движению по бездорожью, а, следовательно, и к боевой работе в вооруженных силах, он полушутя заявил: «Женщины Удмуртии опередили Красную Армию! Мы таких мотопробегов, как по протяженности, так и по количеству участников, еще не осуществляли».

Сам Серго Орджоникидзе вышел осмотреть «Иж-7».

Последняя официальная встреча – с маршалом Советского Союза М. Н. Тухачевским. С ним разговаривали не только о мотоциклах – большей частью о состоянии дорог на пути следования мотоколонны...

Женский мотопробег вызвал в стране громкий резонанс. Сами же участницы полагали, что таким образом они продемонстрировали готовность защищать Родину. К их чести, никто не кичился тем, что сделал, разве что у каждой добавилось уверенности в собственных силах. В памяти людей, близко их знавших, они остались волевыми, но очаровательными. Словом, мотоциклистками.

Целься лучше – будешь «ворошиловским стрелком».

Валерий Чкалов: «Я на таком полетал бы...»

МОТОЦИКЛЫ ПЛАНЕТЫ ЗЕМЛЯ

2005

ВСЕ

СЕРИЙНЫЕ

МОДЕЛИ

ДОРОЖНЫЕ

СПОРТИВНЫЕ

СКУТЕРЫ

МОТОВЕЗДЕХОДЫ

МОТОЦИКЛЫ

БУДУЩЕГО

Любую книгу издательства «За рулем» можно найти и заказать в Интернете по адресу: http://knigi.zr.ru
По вопросам оптовых приобретений обращайтесь по телефонам: (095) 261-37-61, 261-71-81

Your wish. Your love. Your life. Your everything
www.wyp-motor.ru
WYP motor
Спорт Хит
Сколковское ш., 31
(МКАД, 52 км)
Москва, Сколковское шоссе, 31,
торговый центр "Спорт-Хит".
Телефон/Факс: (095) 933-8606
E-mail: info@wyp-motor.ru
Одежда для новых профессионалов
O'NEAL
AZONIC

moto Xtreme
Санкт-Петербург тел.: (812) 449-4055 Москва тел.: (095) 500-7001; 562-1385
www.motoextreme.spb.ru mail: salon@motoextreme.spb.ru
МОТОЦИКЛЫ
продажа
сервис
гарантийное обслуживание
SUZUKI
YAMAHA
HONDA

КАМИКАДЗЕ (095) 786-3732
Б\У МОТОЦИКЛЫ
СКУТЕРЫ В КРЕДИТ
ПОЛНОЕ ТО, ДОСТАВКА ТЕХНИКИ
Москва, м. "Шоссе Энтузиастов", ш. Энтузиастов, д. 56, территория з-да "Прожектор"
2-я остановка от метро на любом троллейбусе в сторону области, ост. "Главная аллея".
ПРИГЛАШАЕМ МЕХАНИКОВ НА РАБОТУ
http://www.kamikaze.ru

ЛУЧШИЕ МОДЕЛИ СНЕГОХОДОВ
ТК "СПОРТ-ХИТ"
г. Москва
Сколковское шоссе д 31, стр 1
тел.: (095) 937-4576, 780-3278
ТК "ЭКСТРИМ"
г.Москва,
ул. Смольная д.63б, 1-й этаж,
тел.: (095) 780-3278, 780-3219
www.motorov.net
АЛЬБАТРОС

ДОСТАВКА НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ

ПОЧТОВАЯ СЛУЖБА

ВЫ МОЖЕТЕ СДЕЛАТЬ ЗАКАЗ:

ПО ПОЧТЕ ● ТЕЛЕФОНУ ● E-MAIL ● ИНТЕРНЕТУ

Мир автомобильных аккумуляторов–2005.
Код **40050**.
Цена 194 руб.

Мир автомобильных шин и колес – 2005
Код **40332**. Цена 310 р.
CD– Код **40318**. Цена 140 р.

Мир автомобильного тюнинга – 2005
Код **40330**.
Цена 205 р.

Мир аудиотехники – 2004
Код **40035**.
Цена 345 руб.

Мир грузовиков– 2005
Код **40325**.
Цена 194 руб.

А/каталог – 2005.
Код **40313**. Цена 194 руб.
А/каталог + CD
Код **40326**. Цена 286 руб.

Экспертиза «За рулем»–2005.
Код **40308**.
Цена 194 руб.

Атлас автодорог МО – 2004
Код **40027**.
Цена 194 руб.

Атлас автодорог Москвы – 2004
Код **40038**.
Цена 194 руб.

Первая доврачебная медпомощь
Код **40300**.
Цена 135 руб.

Учебник водителя – ПДД
Код **50130**.
Цена 135 руб.

Правовые основы деятельности водителя
Код **40309**.
Цена 135 руб.

Устройства и ТО грузовых авто
Код **40316**.
Цена 162 руб.

Учебник водителя (вождение мотоцикла)
Код **40102**.
Цена 135 руб.

Учебник водителя (устройство и ТО мотоцикла)
Код **40103**.
Цена 135 руб.

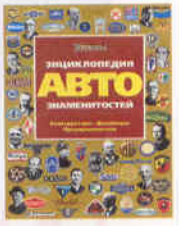
Ремонтируем ЗиД-50 Пилот.
Код **40026**.
Цена 172 руб.

ЛИТЕРАТУРА ПО ДОРОЖНОМУ ДВИЖЕНИЮ И ДЛЯ НАЧИНАЮЩЕГО ВОДИТЕЛЯ * СПРАВОЧНИКИ

30559	ПДД РФ. Изменения с 01.01.04.	56 руб.
40320	Атлас дорожных ситуаций.	135 руб.
40322	Комментарии к ПДД от 01.12.04.	178 руб.
30552	Самоучитель безопасной езды.	129 руб.
30751	Англо-русский автомобильный словарь.	335 руб.
40038	Атлас автодорог Москвы–2004.	194 руб.
40034	ПДД с иллюстрациями.	97 руб.
40101	Тематические задачи по ПДД.	151 руб.
40269	Защита автомобиля от угона.	75 руб.
40304	ПДД для начинающих.	135 руб.
40303	Я выбираю автомобиль.	145 руб.
40032	Страхование автогражданской отв.	54 руб.
40324	Как сдать экзамены в ГИБДД и получить права.	102 руб.
40323	Приспособл. для ремонта автомобилей.	194 руб.
40106	Ремонт автомоб. кузовов.	194 руб.
40319	Колеса и шины. Выпуск №3.	124 руб.
30829	Автомобильные топлива, масла.	128 руб.
30588	Свечи зажигания.	115 руб.
30671	Автохимия.	127 руб.
30666	Аккумуляторные батареи.	115 руб.
30551	Уход за автомобилем.	110 руб.
50101	Автомобильные датчики.	140 руб.

«ЭНЦИКЛОПЕДИИ» – УНИКАЛЬНАЯ СЕРИЯ!

30668	Энциклопедия автознаменитостей.	224 стр.	Цена 798 руб.
30824	Энциклопедия легковых автомобилей.	576 стр.	Цена 1461 руб.
30749	Энциклопедия мотоциклов.	576 стр.	Цена 1461 руб.
30560	Энциклопедия классических автомобилей.	640 стр.	Цена 1439 руб.



Цены указаны с учетом почтовой доставки, кроме авиатарифа, и не включают сбор почты России за перевод денег в наш адрес (8 % от стоимости заказа).
Предложение действует только на территории России .
Предложения по данному номеру действительны до 1 апреля 2005 года. Предложения, опубликованные до момента выхода данного номера, теряют силу.

Бланк заказа «Мото» №3-2005

Заполните печатными буквами Ваш адрес (с индексом), впишите коды выбранных книг, вырежьте и наклейте на почтовую карточку или положите в конверт и отправьте по адресу: Москва, 105118, а/я 23, «За рулем». Те, кто не хочет портить ножницами любимое издание, могут скопировать бланк заказа или написать письмо по этому же адресу с указанием всех параметров заказа обязательно печатными буквами.

ФИО и адрес заказчика

ИНДЕКС

КОДЫ КНИГ

ПО ПОЧТЕ

Москва, 105118,
а/я 23, «За рулем»
см. правила заполнения бланка заказа

ТЕЛЕФОНУ

(095) 369-74-42

E-MAIL

zrnp@novopost.com

ИНТЕРНЕТУ

http://knigi.zr.ru

АВТОСИТИ

alpinestars Arai

- мотоциклы — 116-92-45
- мотозапчасти — info@motoport.ru
- мотоэкипировка — 116-36-03
- аксессуары — ultras01@mail.ru

FLY thor FTX SIXSIXONE

HONDA YAMAHA SUZUKI Kawasaki METZELER PIRELLI

- мотошины — 431-01-02, 430-32-40
- монтаж и балансировка — 327-68-29

С.-Петербург, ул. Савушкина, 89

РАСПРОДАЖА!
YAMAHA

МОТОЦИКЛЫ
XVS-1100 — 10900$

ЛОДОЧНЫЕ МОТОРЫ
4CMHS — 850$
9.9FMHS — 1800$
15FMHS — 2000$
запчасти и тюнинг — 10% скидка

СНЕГОХОДЫ
RS VectorER — 11800$

ГИДРОЦИКЛЫ
FX140 — 15850$
GP1300 — 13700$
+ прицеп для гидроцикла в подарок

780-79-09
ул. Привольная, д.70, к.1
www.motoldf.ru

РЕКЛАМНОЕ БЮРО
За рулем

По вопросам размещения рекламы в журнале "МОТО" обращайтесь в рекламное бюро "За рулем" по телефонам:

(095) 978-61-67, 961-11-59
e-mail: kutovaya@zr.ru

ALL RIGHT

ОПТОВЫЕ ПОСТАВКИ ЭКИПИРОВКИ, ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ И АКСЕССУАРОВ ДЛЯ МОТОТЕХНИКИ

ROOF LASER
BMC WISECO
HIFLO FERODO
JT SHOE
YUASA RENTHAL
NITRO FACTORY
D.I.D. DENSO
IRIS SMITH
HELD KAPPA
ALPINESTARS
AKRAPOVIC
MP-ASU
HJC

ПРИГЛАШАЕМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР SHOEI

Экспортный отдел в Финляндии:
тел.: + 358 9 8871 270/294
факс: + 358 9 8871 333
e-mail: export@arwidson.fi

Представительство в г. Москве:
тел.: (095) 926 5736
факс: (095) 795 3040
e-mail: allright@finruscc.msk.ru

Представительство в г. Санкт-Петербурге:
тел.: (812) 326 6545
тел./факс: (812) 326 6543
e-mail: arwidson@peterlink.ru

Внимание!
ГУСЕНИЦЫ
для всех отечественных
СНЕГОХОДОВ!
• ЗАО НПО "Композит" приглашает к выгодному сотрудничеству по реализации гусениц для всех отечественных снегоходов в Вашем регионе
Наш адрес: г.Курск, ул.Соловьиная-49,
т./факс: (0712) 50-25-94
www.npocomposit.ru E-mail: composit@kursknet.ru

МОТОМАГАЗИН ФОКС г.ВЛАДИВОСТОК ул.МОРДОВЦЕВА 8/4
СКЛАД тел/факс (4232) 405-615 (розничная продажа)
ОФИС тел/факс (4232) 222-356 (оптовая продажа)
МОТОЦИКЛЫ СКУТЕРЫ
ФОКС
ЗАПЧАСТИ ЭКИПИРОВКА
WWW.MOTOFOKS.VTC.RU
E-MAIL : MOTOFOKS@MAIL.RU

СУВЕНИРЫ ДЛЯ БАЙКЕРОВ
www.keplax.ru
e-mail: keplax-m@mtu-net.ru (095)130-1387, 130-3273

KYMCO
Гарантия два года без ограничения пробега
ООО "Маско-Ист"
Москва, ул. Электродная, 2,
стр. 12, 13, 14
т. (095) 540-78-47
ф. (095) 745-98-92
www.masco-east.ru
kymco@masco-east.ru
Приглашаем к сотрудничеству дилеров

ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ НА WWW.BIGMOTO.RU
HONDA - YAMAHA - SUZUKI - KAWASAKI
BIGMOTO
Москва, ул.Академика Королева, 21
(территория станции кузовного ремонта)
(095)218-6383
www.bigmoto.ru
info@bigmoto.ru
ПРЯМЫЕ ПОСТАВКИ
МОТОЦИКЛЫ ИЗ ЯПОНИИ
ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО ПО ДОСТУПНЫМ ЦЕНАМ

ПЛАНЕТА MOTO
ЗАПЧАСТИ - ТЮНИНГ - АКСЕССУАРЫ - ОДЕЖДА
SHOEI
HOT PRODUCTS
REV'IT! Engineered Skin
DIADORA
Lucas
K&N
White
ariete
YOSHIMURA
LOCKHART PHILLIPS
TUCKER ROCKY
Two Brothers Racing
WWW.MOTOPLANET.RU
motoplanet@mail.ru
Нижние Мневники 62
тел: 777-38-93
Дмитровское ш. 98
тел: 906-77-90
Мытищинский авторынок
91км МКАД 8 906 716 55 90

PROSPORT
PERFORMANCE
НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ СКУТЕРОВ
44 см³
FUNNY BIKES
ТЕЛ: (095) 517-0941
ПРИГЛАШАЕМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ.
СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ !!!
Представительство: Москва, ул. Сергея Макеева, д.8а
Здание "Спецодежда" офис 215
Тел./факс: (095) 517-0942, 253-9449 факс: 256-7763
www.pro-sport.ru e-mail: tuning@pro-sport.ru

Все для мотоциклов
из лучших каталогов Европы и Америки
Оригинальные запчасти и тюнинг за 7-10 дней
Индивидуальные кредиты
YAMAHA Kawasaki HONDA
DUCATI MOTOR
aprilia KTM
SUZUKI
ЗАПЧАСТИ
для мотоциклов
гидроциклов
снегоходов
ATV
POLARIS
ARCTIC CAT
Проспект Мира 36, 280-2212/1287/3361 www.motozona.ru
Рязанский проспект, 71 223-3409 moto@autouniversal.com

ДЕЛТА
электроникс
оптовая продажа АУДИО техники
www.deltael.ru

По каталогу
Экипировка
ALL RIGHT
SHOE!
MP-ASU
Для: Снегоходов Мотоциклов,
Запчасти, расходники, тюнинг
В наличии-на-заказ
(095) 452-2205, 783-6517, 776-6273
www.avtolakopt.ru ALFA-LKG

CHOPPER CLAN
сервис и ремонт импортной мототехники 107-12-76
токарно-фрезерные, сварочные (аргон) работы, тюнинг, шиномонтаж, эвакуация, зимнее хранение, кафе
АЭРОГРАФИЯ
chopper-clan@mail.ru
запчасти от ACCELERATOR УСКОРИТЕЛЬ
8-901 510 8202

МИРНЫЙ АТОМ
ВСЕ ДЛЯ МОТОСПОРТА
ОДЕЖДА, ШЛЕМЫ, ЗАПЧАСТИ, РЕЗИНА, МАСЛА, ОДЕЖДА ДЛЯ МОТОКРОССА
ACERBIS
ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ, СУППОРТЫ, ДИСКИ-
NISIN
м. АВТОЗАВОДСКАЯ
т. 778 51 85
675 43 37 (доб. 126)

HBIKER HYPER
www.minimoto.ru
(095) 514-66-28
(095) 183-30-10
Ярославское ш., 3/10
ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ МОТОЦИКЛЫ
• динамометрический стенд DYNOJET
• тюнинг • запчасти
СНЕГОХОДЫ • ГИДРОЦИКЛЫ • ATV
• ремонт • запчасти

PARTS UNLIMITED
2004 COUNTER COPY ATV
SNOWMOBILE 2005
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР В РОССИИ
Запасные части и аксессуары
т. (095) 945-43-57 E-mail: moto@motoavto.ru
www.partsnetweb.ru

WWW.ARTMOTO.RU
1-я Дубровская, 14, к.1
тел (095) 677 19 43
тел (095)107 70 16
с 11.00 до 23.00
АРТМОТО
Ремонт
зимнее хранение
мотоциклов, гидроциклов, снегоходов, ATV
восстановление пластика
эвакуация

мотоциклетный клуб "Фалкон"
Falcon
ВСЕ ДЛЯ МОТОКРОССА
МОТОЦИКЛЫ • ЗАПЧАСТИ
ФОРМА • АКСЕССУАРЫ
8-901-710-07-15
moto-falcon@mtu-net.ru

www.streetservice.ru
Ремонт
Street сервис
МОТОЦИКЛОВ
гидроциклов
снегоходов
скутеров
эвакуация
запчасти
выезд
сезонное хранение
покупка аварийной техники
восстановление после аварий
аргон, стапель, покраска
995-86-05
круглосуточно

ул. Одесская, 22, корп. 3
GOAMOTO
Осуществляет интегральные ПЕРЕВОЗКИ
спецавтотранспортом и прицепами Ваших
• снегоходов
• мотоциклов
• гидроциклов
• скутеров
• квадроциклов
по предварительным и срочным заказам
Помощь независимого эксперта при покупке мототехники
504-4727
8-901-710-4057
8-903-615-9015
www.goamoto.ru

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ
SANCHO BOOTS SHOES
www.sanchoboots.ru
ТЕПЕРЬ В ПРОДАЖЕ КОЖАНАЯ ОДЕЖДА
500-2467
771-1254
ТОРГОВЫЙ ЦЕНТР «ЭКСТРИМ»,
ул.СМОЛЬНАЯ д.63-6, 3-й ЭТАЖ, пав. И-32

Blata
Продажа
Ремонт
Обслуживание
Настройка
МИНИ МОТОЦИКЛЫ
Экипировка и аксессуары для мини мото
ООО "М.Форс"
Санкт-Петербург
+7 (812) 970-45-15
info@mforce.spb.ru
www.mforce.spb.ru
MF

СТАНДАРТ МОТОРС
Ремонт и ТО
мотоциклы, снегоходы, ATV
ПОДГОТОВКА К СЕЗОНУ
срочный выезд механика
все виды работ
резина, шиномонтаж, сварка (аргон), ремонт пластика
покраска, аэрография
мотоциклы б/у из Японии
ЭВАКУАТОР
м. АЛЕКСЕЕВСКАЯ, Кулаков пер., 6
тел. 518 44 64; 737 7447

ЯПОНСКАЯ МОТОТЕХНИКА

SCOOTER FORCE

- сеть магазинов скутеров
- выгодный опт
- мотоциклы в наличии и с аукционов
- запчасти
- техобслуживание

WWW.SCOOTERFORCE.RU
(095) 995-54-32, 507-32-18

ВЛАД ПЛАСТИК

КАТАЙТЕСЬ НА ЗДОРОВЬЕ!
МЫ ПОТОМ ОТРЕМОНТИРУЕМ!

- **Ремонт корпусов:** гидроциклов, катеров, яхт.
- **Обтекатели для мотоциклов** - изготовление (стеклопластик, карбон)
- **Универсальные прицепы** с подъемной стеклопластиковой крышей для перевозки гидроциклов, мотоциклов, вездеходов, снегоходов

(095) 749-7779

Мотоштаны от 85$
Джерси от 35$
Перчатки от 20$
Защита от 20$
Мотомаски от 30$
Мотоботы от 130$
Мотошлемы от 180$

Полный ассортимент от

коллекции 2004
официальный представитель

Люсиновская, 53/12. Тел.: 236-8940

ВЕЛОМИР

предъявителю данной рекламы скидка 5%

МОТОСАЛОН
X-FACTOR

Продажа и ремонт мототехники, ТО

Большой ассортимент расходников: фильтры, сальники, колодки, масла
Запчасти в наличии и на заказ
Изготовление армированных тормозных шлангов
Мотоэкипировка Велосипеды
Переоформление
Шиномонтаж • Балансировка

ALL RIGHT PARTS UNLIMITED MOTUL
HONDA YAMAHA Kawasaki SUZUKI

Зеленый пр-т, д. 3а/11 • (095) 368-50-92 • www.x-factor.ru • trialpilot@yandex.ru

MOTO КВАРТАЛ

БОЛЬШОЙ ВЫБОР ЗАПЧАСТЕЙ НА:

СНЕГОХОДЫ

Мотоциклы и скутерА в наличии и на заказ!

мотоаксессуары и экипировка

ТЕЛ. (095) 775-1488, 268-9595
WWW.MOTOKVARTAL.RU.
Г. МОСКВА, СОКОЛЬНИЧЕСКАЯ П.Л., 9.
ГАЛЕРЕЯ СПОРТА, ПАВИЛЬОНЫ: 01, 7, 11«А», 41.

г. Москва, ул.Сельскохозяйственная д.32
181-1487 • 8-916-113-84-21

MOTOtech

www.mototech.org
e-mail:info@mototech.org

РЕМОНТ МОТОТЕХНИКИ
ВСЕ ВИДЫ УСЛУГ

изготовление обтекателей
реставрация старинной автомототехники
изготовление мотоциклов по индивидуальным проектам
продажа новых и б/у запчастей
страхование,нез.экспертиза

МотоМир

Ремонт любой сложности, техническое обслуживание мотоциклов и ATV - выезд к клиенту.
Прием на комиссию
Комиссионное оформление любой техники.

Новые и подержанные мотоциклы, ATV, скутеры.
Одежда и аксессуары. Заказ запчастей, мотошиномонтаж.

МОТОЦИКЛЫ

(095) 503-5294, 950-8374
www.motomir.ru

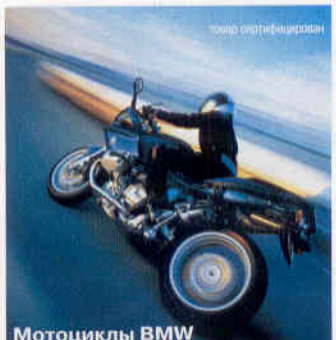
www.route66.ru
e-mail: moscow@route66.ru

771-5232

ROUTE 66

Москва
ВВЦ, пав. 68
"Армения"

ПРИГЛАШАЕМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ



Мотоциклы BMW
Специальные цены

Бавария-М
официальный дилер BMW
99-55-777

МОТОЦИКЛЫ В НАЛИЧИИ И НА ЗАКАЗ

прямые поставки с аукционов японии
запчасти новые и б/у для мотоциклов и скутеров
всегда в наличии расходные материалы

Москва, ул. Люблинская, д.126а
рядом с м.«Марьино»

Одежда, аксессуары, шлемы, техническая литература.
Продажа скутеров в розницу и оптом с оформлением.

(095) 743 8535
(095) 109 8818

www.motolain.ru
motolain@mail.ru

Moto Clan

Все виды ремонтных и сервисных услуг

Токарно-фрезерные, сварочные (аргон), тюнинг, запчасти новые и б/у. Диагностика-компьютерный стенд "Dyno-jet", тюнинг. Эвакуация, парковка, зимнее хранение.

тел.: 778-5967, 974-5222

e-mail: motoclan@list.ru
e-mail: motoclan@mail.ru

МОТОСАЛОН В САНКТ - ПЕТЕРБУРГЕ!
БТД МОТО
ПРОДАЖА СЕРВИС АКСЕССУАРЫ ЭКИПИРОВКА
ВСЕГДА ЕСТЬ ВЫБОР!
НОВАЯ И Б.У. МОТОТЕХНИКА ИЗ ЯПОНИИ, США, ЕВРОПЫ!
СПб., пр. Левашовский д.13, тел. (812) 336-21-15, 973-42-82
www.btd-moto.ru; e-mail: moto@btd.ru

АТРИУМ
МотосалоН
YAMAHA
BOMBARDIER
MERCURY®
модели 2005 года
МОТОЦИКЛЫ
МОТОВЕЗДЕХОДЫ
ГИДРОЦИКЛЫ
СНЕГОХОДЫ
ЛОДОЧНЫЕ МОТОРЫ
ОДЕЖДА И АКСЕССУАРЫ
продажа
запчасти
сервис
www.n32.ru
г. Москва, Нахимовский пр-т, д.32
129-29-07
группа компаний
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЦЕНТР НАХИМОВСКИЙ 32
официальный дилер

МОТО РЭСТ www.motorest.ru
СНЕГОХОДЫ • ATV • ГИДРОЦИКЛЫ
• Polaris • Bombardier • Arctic Cat • Yamaha • Honda
НОВИНКА! JAWA 650
МОТОЦИКЛЫ И СКУТЕРА
• Jawa • Honda • Yamaha • Peugeot
АКСЕССУАРЫ • ЗАПЧАСТИ • РЕМОНТ • ОБСЛУЖИВАНИЕ
Щелковское ш., 5 (ф-ка "Сокол")
(095) 967-1636, 163-4487

МОТО КВАРТАЛ
HONLING в России
ЦЕНЫ ОТ ДИЛЕРА!!
НОВЫЕ СКУТЕРА 4-тактные 50³
тел. (095) 775-1408
г.Москва, Сокольническая пл., 4, Галерея Спорта, Павильоны: 01, 7, 11«А», 41

МОТОМАГАЗИН на Авиамоторной 47 ПРЕДЛАГАЕТ
MOTO 99 RUS ЗАПЧАСТИ
• запчасти для отечественных и импортных мотоциклов
• мотоодежда и аксессуары
• индивидуальный пошив из кожи
• тюнинг отечественных и импортных мотоциклов
ул. Авиамоторная, 47, (095) 673 0691
e-mail: moto99rus@yandex.ru
www.moto99rus.ru

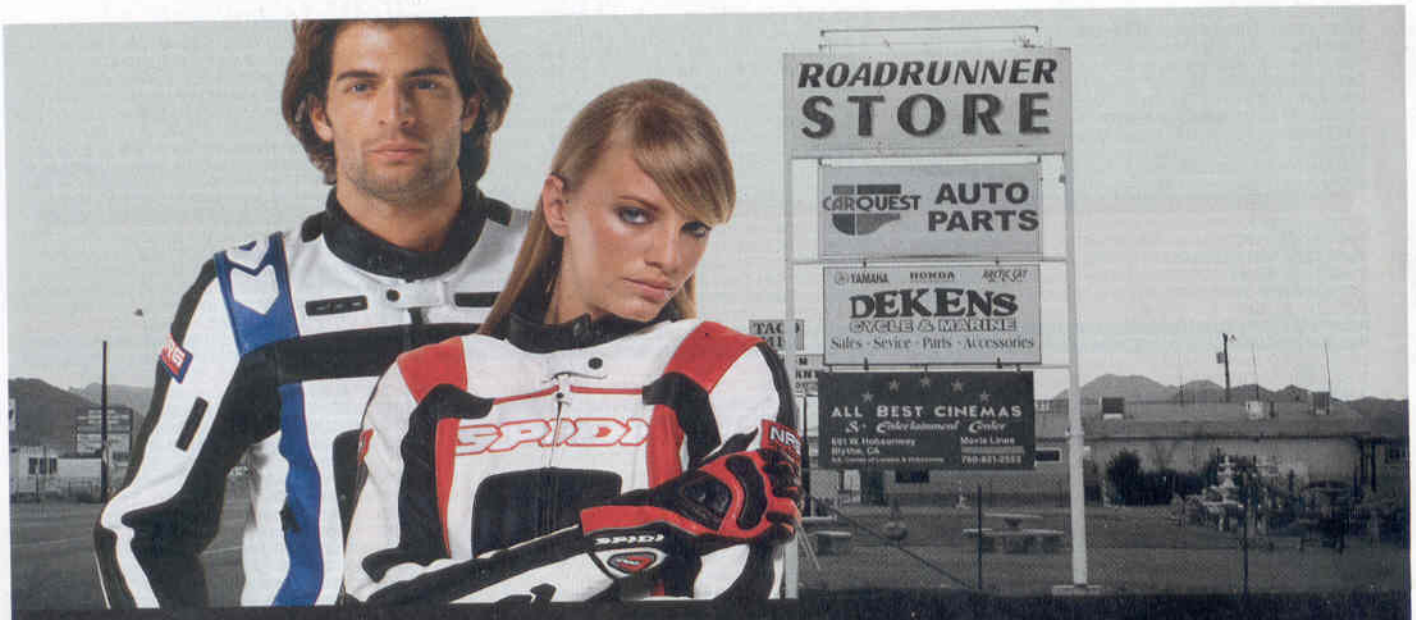
ЭВАКУАТОР, СЕЗОННОЕ ТО, АРГОН, СТАПЕЛЬ, РЕМОНТ КОЛЕС, РЕМОНТ ПЛАСТИКА, ПОКРАСКА, АЭРОГРАФИЯ, ШИНОМОНТАЖ, ПРЯМОТОЧНЫЕ ГЛУШИТЕЛИ
АТЛАС-МОТОРС
www.ammclub.ru
ул. Золотая д.11
тел. (095) 99-55-600

MAZEPPER
ОПТОВЫЙ СКЛАД запасных частей для
МОТОЦИКЛОВ
ИЖ, Урал, Днепр, Восход, Минск, Ява
МОТОРОЛЛЕРОВ
МОПЕДОВ
БЕНЗОПИЛ
ВЕЛОСИПЕДОВ
отечественного производства
(095) 506-77-33, 740-55-99
www.mazepper.ru
e-mail: info@mazepper.ru

ЦЕНЫ НА МОТОТЕХНИКУ

Модель	Класс/ назначение	Двигатель (тактность, цилиндры, объем,см³)	Мощность, л.с.	Год выпуска	Цена	Салон, телефон
Мотоциклы						
Yamaha XJR 1300	дорожный	4-4-1251	106	2005	12599 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha MT 01 NEW	дорожный	4-2-1620	90	2005	18900 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha FZS 600	дорожный	4-4-600	98	2005	9999 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha FZS 600 N	дорожный	4-4-600	98	2005	9899 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YBR 125	дорожный	4-1-125	10	2005	1990 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YZF-R6 NEW	спорт	4-4-600	123	2005	13499 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YZF-R1	спорт	4-4-1000	172	2005	18399 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha XT 660 X NEW	эндуро	4-1-660	48	2005	12499 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha XT 660 R NEW	эндуро	4-1-660	48	2005	11699 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha WR 450 F	эндуро	4-1-450	52	2005	9499 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha XVS 1100 A	чоппер	4-2-1100	62	2005	12699 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha XVS 650 A	чоппер	4-2-650	40	2005	10399 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha V-Max 1200	чоппер	4-4-1200	140	2005	14099 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha FZS 1000 Fazer	дорожный	4-4-1000	143	2005	13199 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YZF-R46 NEW	спорт	4-4-600	123	2005	14800 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha TW 200	эндуро	4-1-200	15	2005	4799 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha PW 80	эндуро	2-1-80	4.8	2005	2099 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha PW 50	эндуро	2-1-50	3	2005	1549 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YZ 85 LW	кросс	2-1-85	29	2004	5099 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YZ 125	кросс	2-1-125	37.8	2005	7399 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YZ 250	кросс	2-1-250	51.3	2005	8449 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha XV 1700 Warrior	чоппер	4-2-1670	85	2005	19999 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha FJR 1300 ABS	туризм	4-4-1298	143.5	2005	18999 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha TDM 900 ABS NEW	дорожный	4-2-897	86.2	2005	13399 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Jianshe Motor 150 Cross/Road	дорожный	4-1-150	11	2005	1999 $	WYP-MOTOR (095) 933-86-06
Aprilia RSV Mille STD	спорт	4-2-998	130	2004	15600 €	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha DT 125	эндуро	2-1-124	14	2003	4238 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Benelli TRE-900 Tornado	спорт	4-3-900	138	2004	23199 €	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Moto Guzzi Nevada Club 750	дорожный	4-2-744	48	2005	9099 €	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha FZ 6S	дорожный	4-4-600	98	2005	9990 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha XV 1700 Warrior	кастом	4-2-1670	86	2005	19900 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha YBR 125	дорожный	4-1-124	12	2005	1945 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Honda VTR1000S4	суперспорт	4-V2-999	136	2004	19490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CBR 600 RR5	суперспорт	4-4-599	117	2005	14490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 676-90-00
Honda XL 1000V5 Varadero	турист-эндуро	4-V2-996	94	2005	16990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda GL 1800 A5 Gold Wing	туризм	4-6-1832	118	2005	27490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 676-90-00
Honda VTX 1800 C5	кастом	4-2-1795	103	2005	15990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda VTX 1300 C5	кастом	4-2-1312	75	2005	13990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 676-90-00
Honda VT 750 C5 Shadow	кастом	4-2-745	46	2005	11490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CBR 1000 RR5 Fireblade	суперспорт	4-4-998	172	2005	17990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 676-90-00
Honda CBR 600 F5	спорт	4-4-599	110	2005	12490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CB 600 F5 Hornet	неоклассик	4-4-599	95	2005	11490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 676-90-00
Honda CBF 600 S5 ABS	неоклассик	4-4-599	78	2005	12990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CB 900 F5 Hornet	неоклассик	4-4-919	110	2005	13490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 676-90-00
Honda XL 650 V5 Transalp	турист-эндуро	4-V2-647	53	2005	12190 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda VFR 800 A5 ABS	спорт-туринг	4-V4-782	109	2005	17490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 676-90-00
Honda CBR 1100 XX5 Super Blackbird	спорт-туринг	4-4-1137	152	2005	16490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Suzuki GSX-R 1000 NEW	спортбайк	4-4-999	-	2005	договорная	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Suzuki GSX 1300 R	спортбайк	4-4-1298	175	2005	17900 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki GSX 1400	классик	4-4-1400	106	2005	12990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
Suzuki RM 65	детский кросс	2-1-64.7	-	2004	4560 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Suzuki GSF 650 Bandit NEW	классик	4-4-656	-	2005	9490 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Suzuki SV 650 S NEW	классик	4-2-645	72	2005	10690 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki DL 650 V-Strom	туризм	4-2-645	67	2005	10999 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
Suzuki DR-Z 125 NEW	эндуро	4-1-124	-	2005	3790$	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Hyosung GT 650	классик	4-2-647	79	2004	6990 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Zongshen ZS 200	эндуро	4-1-198	10	2004	2030 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
KTM 85 SX	кросс	2-1-84.9	-	2005	5500 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
KTM 50 Senior Adventure	детский кросс	2-1-49.8	-	2005	2830 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
KTM 640 LC4 Enduro	эндуро	4-1-625	54	2005	11900 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
KTM 525 MXC Desert Racing	эндуро	4-1-511	54	2005	12900 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
KTM 640 LC4 Supermoto	супермотард	4-1-625	54	2005	12100 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 980-98-13
KTM 990 Super Duke NEW	стрит	4-2-999	120	2005	договорная	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
KTM 950 Adventure S	туризм-эндуро	4-2-942	98	2005	17400 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Kawasaki Vulcan 2000 Classic	чоппер	4-2-2053	90	2004	16725 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Kawasaki Vulcan 1600 Mean Streak	чоппер	4-2-1552	73	2004	12284 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki Vulcan 1600 Classic	чоппер	4-2-1552	67	2004	11339 €	«Вулкан Моторс» (095) 933-78-30
Kawasaki Ninja ZX-10R	суперспорт	4-4-998	175	2005	14299 €	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Kawasaki Ninja ZX-6R NEW	суперспорт	4-4-636	130	2005	10499 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki ZRX 1200	дорожный	4-4-1164	122	2004	9281 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Kawasaki Z 750 S NEW	стрит	4-4-748	110	2005	8199 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki ER-5	дорожный	4-2-498	50	2005	5099 €	«Вулкан Моторс» (095) 933-78-30
Kawasaki KLE 500 NEW	эндуро	4-1-498	48	2005	6549 €	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Kawasaki KLR 650	эндуро	4-1-651	42	2005	5249 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki Z 1000	стрит	4-4-953	127	2004	10394 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Kawasaki KLV 1000	эндуро	4-2-996	98	2004	10394 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha XVS 650 A	чоппер	4-2-649	40	2005	9999 $	«Вулкан Моторс» (095) 933-78-30
Yamaha FZS 1000 Fazer	стрит	4-4-1000	143	2005	12699 $	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Yamaha XVS 1100 A	чоппер	4-2-1063	62	2005	12199 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha YZF-R1	спорт	4-4-998	172	2005	17699 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha YZF-R6 NEW	спорт	4-4-600	123	2005	12999 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha YZF-R46 (Rossi) NEW	спорт	4-4-600	123	2005	14299 $	«Вулкан Моторс» (095) 933-78-30
Yamaha FZS 600	стрит	4-4-600	98	2005	9999 $	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Yamaha FJR 1300	туризм	4-4-1298	143.5	2005	18599 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha TDM 900	дорожный	4-2-897	86	2004	12899 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha MT 01	дорожный	4-4-1670	90	2005	17990 $	«Диалог-С» (095) 221-42-41
Yamaha XT 660 X	эндуро	4-1-660	48	2005	11900 $	«Диалог-С» info@moto-salon.ru
Yamaha XT 660 R	эндуро	4-1-660	48	2005	10900 $	«Диалог-С» (095) 221-42-41
Yamaha YBR 125	дорожный	4-1-127	10	2005	2000 $	«Диалог-С» info@moto-salon.ru
Aprilia RX 50 Minicross Challenge	детский кросс	2-1-49.7	9	2005	2595 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia RS 50	спортбайк	2-1-49.7	-	2005	3900 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia RS 125	спортбайк	2-1-125	29	2005	6155 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia MX 50/RX 50	мотард/кросс	4-1-49.7	-	2005	3575 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia RSV 1000 R Factory	спортбайк	4-V2-998	139	2005	19067 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia RSV 1000 Tuono R	стрит	4-V2-998	135	2005	14174 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia SL Falco 1000	спортбайк	4-V2-998	121	2004	13765 €	ИталМото (095) 780-42-94

Aprilia ETV 1000 Caponord	эндуро-туризм	4-V2-998	98	2004	13235 €	ИталМото www.italmoto.ru
Moto Guzzi California Special Titanium	кастом	4-2-1064	76	2004	14720 €	ИталМото (095) 780-42-94
Moto Guzzi California EV	туризм	4-2-1064	76	2004	14920 €	ИталМото www.italmoto.ru
Benelli Tornado 900 Tre	супербайк	4-3-898	143	2004	21095 €	ИталМото (095) 780-42-94
Benelli Tornado 900 RS	супербайк	4-3-898	143	2004	24710 €	ИталМото www.italmoto.ru
Benelli TnT 1130	стрит	4-3-1130	140	2005	17800 €	ИталМото (095) 780-42-94
Moto California Special Aluminium	кастом	4-2-1064	76	2004	14005 €	ИталМото (095) 780-42-94
ИЖ Юнкер	дорожный	2-2-350	24	2005	43000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
Урал Волк	чоппер	4-2-745	45	2005	100 000 руб.	«Отечественное мото» www.rusmotobike.ru
ЗиД «Пилот» 4-тактный	мокик	4-1-50	3.5	2005	23000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
ИЖ «Планета 5»	дорожный	2-1-350	20	2005	28000-32000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
Скутера						
Yamaha Neos 50	скутер	2-1-49	5.5	2005	2649 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha BWS 100	скутер	2-1-101	7	2005	2950 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha XP 500 ABS New	скутер	4-2-499	44.3	2005	11499 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha Jog 50 RR	скутер	2-1-49	7	2005	3149 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha Aerox 50	скутер	2-1-49	7	2005	3699 $	PANAVTO (095) 780-55-55
JMC Easy 50/400	скутер	2-1-49/93	5/8	2004	от 1599 $	WYP-MOTOR (095) 933-86-06
Aprilia SR 50 LC FT	скутер	2-1-49.9	7	2004	3580 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha Jog 50 RR	скутер	2-1-49	4	2005	2945 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Honda SH150	скутер	4-1-153	16	2005	5290 $	АОЯМА МОТОРС (095) 676-90-00
Honda SES 150 Dylan	скутер	4-1-153	16	2004	4990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Zongshen ZS50QT-4	скутер	4-1-49	4	2004	980 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Suzuki AN650K3 Burgman ABS	скутер	4-2-638	55	2004	11500 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Hyosung SF 50 Prima Ralli	скутер	4-1-49	5	2004	2060 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Yamaha NEO'S 50	скутер	2-1-49	6	2004	2549 $	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Yamaha Giantco SPRINT 50	скутер	4-1-49	2	2004	999 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Gilera DNA 50 2-T	скутер	2-1-49	-	2005	3000 €	Джет Формула (095) 399-23-90
Gilera Nexus 500	скутер	4-1-460	40.2	2005	7500 €	Джет Формула www.jetformula.ru
Gilera Runner 200 VXR	скутер	4-1-198	21	2005	4200 €	Джет Формула (095) 399-23-90
Aprilia Habana 50 custom	скутер	2-1-49.4	-	2005	2880 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia SR 50 Street	скутер	4-1-49.4	-	2005	2780 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia Habana 125 custom	скутер	4-1-124	-	2005	4115 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia Atlantic 500 NEW	скутер-макси	4-1-460	39	2005	7040 €	ИталМото (095) 780-42-94
Aprilia Sport City 200	скутер	4-1-200	21	2005	3990 €	ИталМото www.italmoto.ru
Aprilia Scarabeo 50 Street	скутер	2-1-49.4	-	2005	2485 €	ИталМото (095) 780-42-94
Мотовездеходы (ATV)						
Yamaha YFM 660 4x4 FWA Grizzly	утилитарный	4-1-660	41	новый	интересная	Grand Motors (095) 411-94-60
Yamaha YFM 125 A 4x2 Grizzly	утилитарный	4-1-125	8.6	новый	интересная	Grand Motors www.grandmotors.ru
Yamaha YFM 350 4x2 Warrior	спорт	4-1-350	30.1	новый	интересная	Grand Motors (095) 411-94-60
Yamaha YFS 200 4x2 Blaster	спорт	2-1-200	27	новый	интересная	Grand Motors www.grandmotors.ru
Yamaha YFS 125 4x2 Breeze	спорт	2-1-125	8.6	новый	интересная	Grand Motors (095) 411-94-60
Yamaha YFM 660 FWA Grizzly	утилитарный	4-1-660	42	2005	12699 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YFZ 450	спорт	4-1-450	39	2005	10199 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YFM 450 FWA Kodiak	утилитарный	4-1-450	26.4	2005	10899 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YFM 125 A Grizzly	утилитарный	4-1-350	8.6	2005	5099 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YFS 200	спорт	2-1-200	21	2005	4999 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YFM 350 FWAN Bruin	утилитарный	4-1-350	21	2005	8999 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YFM 350 Raptor	спорт	4-1-350	27	2005	7999 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YFM 660 R Raptor	спорт	4-1-660	46	2005	10399 $	PANAVTO (095) 780-55-55
Yamaha YXR 660 Rhino	утилитарный	4-1-660	-	2005	16499 $	PANAVTO (095) 780-55-55
AIE Magmax/4 Cross 50/100	универсальный	2-1-49/96	5/7	2005	от 2499 $	WYP-MOTOR (095) 933-86-06
JMC RINO 125/150	универсальный	4-1-125/150	8/11	2004	от 3899 $	WYP-MOTOR www.wyp-motor.ru
UVM 150 Sport/Hunting	универсальный	4-1-150	11	2005	от 4499 $	WYP-MOTOR (095) 933-86-06
Yamaha Grizzly 660	утилитарный	4-1-660	42	2005	12590 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Arctic Cat TRV 500	утилитарный	4-1-493	40	2004	13200 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Polaris Sportsman 700 Mossy Oak	утилитарный	4-2-683	50	2004	14200 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier Outlander MAX	утилитарный	4-1-398	32	2005	11200 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Honda TRX650FA5 Rincon	универсальный	4-1-650	32	2005	13490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 676-90-00
Honda TRX500FA5 Rubicon	утилитарный	4-1-499	27	2005	10790 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda TRX400FA5 Rancher AT	универсальный	4-1-400	20	2005	9690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 676-90-00
Honda TRX350FE5	утилитарный	4-1-350	19.5	2005	8190 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda TRX450R5	спорт	4-1-450	59	2005	10490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Hyosung TE 100	утилитарный	2-1-99	-	2004	2690 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Yamaha YFM 660 FWA Grizzly	туризм	4-1-660	42	2005	12199 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha YFM 660 R Raptor	спорт	4-1-660	54	2005	9999 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Polaris Sportsman 800 EFI	утилитарный	4-2-760	60	2005	14400 $	«Диалог-С» (095) 221-42-41
Polaris Sportsman 700 EFI	утилитарный	4-2-683	49	2005	13100 $	«Диалог-С» info@moto-salon.ru
Polaris Sportsman 6x6	утилитарный	4-1-499	38	2005	12900 $	«Диалог-С» (095) 221-42-41
ЗиД «Тарпан»	утилитарный	2-1-200	14	2004	47000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
Гидроциклы						
Yamaha SJ 700	спорт	2-2-701	73	2005	7600 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier GTI LE	отдых	2-2-718	85	2004	10500 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Polaris MSX 150 Turbo	отдых	4-2-750	150	2004	13000$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha GP 1300 R	2-местный	2-3-1297	165	2004	12699$	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha XLT 800	3-местный	2-2-784	120	2004	10800 $	«Диалог-С» (095) 221-42-41
Yamaha XLT 1200	3-местный	2-3-1176	155	2005	13400 $	«Диалог-С» info@moto-salon.ru
Yamaha VX Sport	3-местный	4-4-1052	110	2005	11990 $	«Диалог-С» (095) 221-42-41
Yamaha GP 800 R	2-местный	2-2-784	120	2005	11900 $	«Диалог-С» info@moto-salon.ru
Катера						
Chaparral Signature 240	круизный	4-8-5000	270	2004	87400 $	КОНЦЕПТ МАРИН (095) 3-63-63-64
Лодки (надувные резиновые)						
Yamaran B-300	отдых	подвесной мотор	-	2004	1045 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Лодочные моторы						
Yamaha 8 C NH-SCS	-	/-2-/	8	новый	интересная	Grand Motors (095) 411-94-60
Yamaha 15 FM HS	-	/-2-/	15	новый	интересная	Grand Motors www.grandmotors.ru
Yamaha 20 CM HS	-	/-2-/	20	новый	интересная	Grand Motors (095) 411-94-60
Yamaha 30 HM HS	-	/-2-/	30	новый	интересная	Grand Motors www.grandmotors.ru
Yamaha 40 XWS	-	/-2-/	40	новый	интересная	Grand Motors (095) 411-94-60
Yamaha 3 AMHS-MALTA	-	2-1-70	3	2004	800$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Mercury F 115 ELPT EFI	-	4-4-1741	115	2004	11244$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha 2CMHS	-	2-1-50	2	2005	550$	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha 5CMHS	-	2-1-103	5	2005	1127$	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Снегоходы						
Yamaha RS Vector ER NEW	спорт	4-3-973	120	2004	сезонные скидки	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha RX Warrior	спорт	4-4-998	145	2004	сезонные скидки	«Вулкан Моторс» (095) 937-25-89
Yamaha RS Venture NEW	туризм	4-3-973	120	2004	сезонные скидки	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha Venture 700	туризм	2-3-698	125	2004	сезонные скидки	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha Viking 540 E	утилитарный	2-2-535	45	2004	8300 $	«Диалог-С» (095) 221-42-41
Yamaha Venture 700	туризм	2-3-696	125	2004	11500 $	«Диалог-С» info@moto-salon.ru
Yamaha RS Vector Mountain	горный	4-3-973	120	2004	12200 $	«Диалог-С» (095) 221-42-41
Yamaha SX Viper Mountain	горный	2-3-696	125	2004	11400 $	«Диалог-С» info@moto-salon.ru
Polaris Widetrak LX	утилитарный	2-2-488	83	2004	8900 $	«Диалог-С» (095) 221-42-41
Polaris Touring 800 EDGE	туризм	2-2-794	140	2004	10700 $	«Диалог-С» info@moto-salon.ru
Bombardier SKI-DOO Rotex V 1000	туризм	4-2-989	90	2003	9900 $	«Диалог-С» (095) 221-42-41



новая коллекция 2005!

панавто

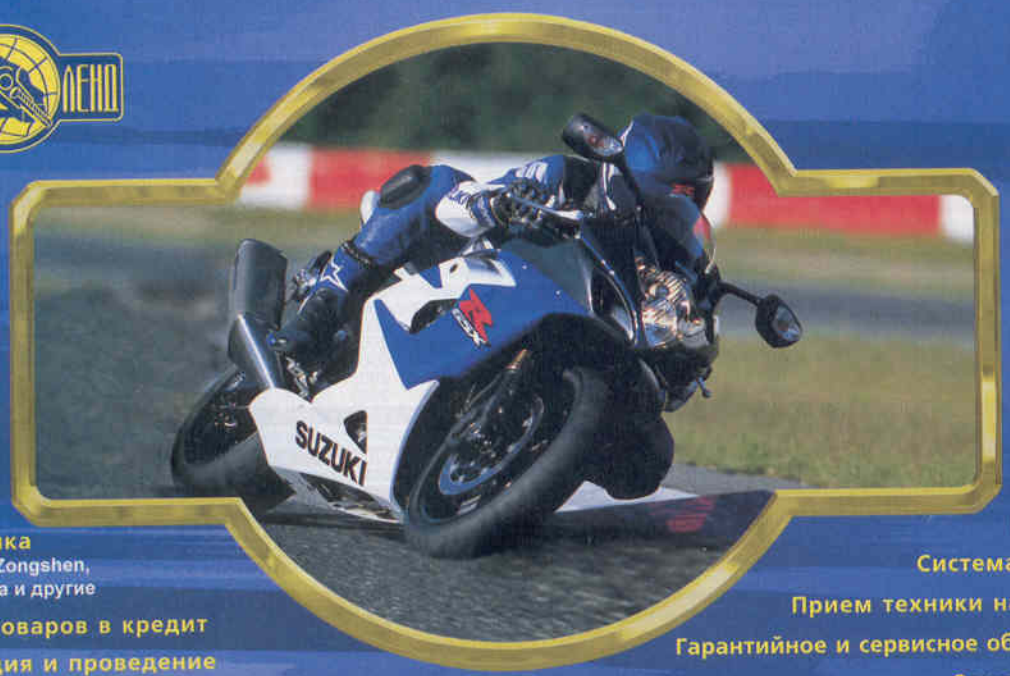
SPIDI

ЗАО "Панавто Ко" официальный дистрибьютор SPIDI, ARAI, SIDI, NOLAN GROUP

Москва, 2-я Звенигородская, 13, метро «Улица 1905 года»

Одежда, аксессуары: 974-13-22

БАЙК ЛЕНД



Мототехника
Suzuki, KTM, Zongshen, Hyosung, Blata и другие

Продажа товаров в кредит

Организация и проведение мотопутешествий

Мотошкола

Система клубности

Прием техники на комиссию

Гарантийное и сервисное обслуживание

Заказ запчастей

ТРИ ЭТАЖА ВЫБОРА ЕЖЕДНЕВНО!

Москва, Можайское шоссе, 1,5 км от МКАД. Ежедневно с 9:00 до 21:00 тел.: (095) 596-8100, 596-8990 www.bikeland.ru
Москва, Авто Молл гипермаркета Мега. Адрес: Калужское шоссе, 21 км МКАД тел.: (095)980-9813

BALTMOTORS

ПЕРВОЕ В РОССИИ СБОРОЧНОЕ ПРОИЗВОДСТВО СКУТЕРОВ, МОТОЦИКЛОВ И ATV

(0112) 431-325
570-001, 570-031
sales@baltmotors.ru
интернет-магазин
www.baltmotors.ru

ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН

ЗАВОДСКАЯ ГАРАНТИЯ

МОДЕЛИ 2005 ГОДА

GALAXY

ПРИГЛАШАЕМ НОВЫХ ДИЛЕРОВ

НАШИ ДИЛЕРЫ

Москва: Мотодом Очаково (095) 517-9096; Контур-Лада (095) 525-6020; Велофорум (095) 363-4936; **Воронеж:** ЧП Карлов (0732) 205-081; Альта-Спорт (0732) 392-555; **Иваново:** Мотовело (0932) 429-792; **Калининград:** Балтмоторс (0112) 431-325; Торговая сеть Вестер (0112) 717-392; **Архангельск:** Барс (8182) 642-626; Техносам (8182) 649-088; **Мурманск:** МКТИ-холдинг (8152) 233-004; **Вел. Новгород:** Титан-СН (8162) 131-938; **Вологда:** Сеть магазинов Дружба (8172) 232-532; **Петрозаводск:** Техно-Том (8142) 780-215; ПКФ Авто (8142) 577-423; **Санкт-Петербург:** Арсенал-Моторс (812) 146-5530 ; ТД Робинзон (812) 380-6968; Мотовид (812) 974-9310; **Советск:** ЧП Уласовец (01161) 33-271; **Альметьевск:** Мотосалон Рокер (8553) 236-961; **Нижний Новгород:** Лада - Авто (8312) 635-301; **Тольятти:** Диана Спорт (8482) 481-733; **Казань:** Акос (8432) 699-965; **Ижевск:** Олимп Групп (3412) 511-109; **Пермь:** Техноспорт (3422) 195-433; **Уфа:** Булгар Моторс (3472) 319-000; **Оренбург:** Регона (3532) 940-888; **Самара:** Моторика (8462) 169-818; **Астрахань:** Колесо (8512) 501-001; **Ставрополь:** Автосалон Hyundai (8652) 390-000; **Краснодар:** Темп-Авто (8612) 524-573; **Краснодарский край:** Мотовелотехника 8-918-441-2260; **Волгоград:** Волга-Экспо (8442) 333-912; **Волгоградская обл.:** ЧП Курин В.В. 8-902-385-6851; **Екатеринбург:** ТД Спорт (3432) 623-970; **Магнитогорск:** Байк-М (3519) 404-383; **Омск:** Леванд (3812) 167-740; **Иркутск:** Альпиндустрия (3952) 290-997

HONDA

АОЯМА МОТОРС

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

CBR600RR
2005

НАШИ САЛОНЫ В МОСКВЕ:

Волгоградский пр-т, д. 18 676-9000
ул. Домостроительная, д.4 439-2359
ТК "Крокус Сити", 66-й км МКАД 942-9533
ТК "Спорт Хит", Сколковское ш., 31 743-5900

СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР МОТОТЕХНИКИ:

Торгово-сервисный центр "Honda"
ул. Домостроительная, д.4 ... 435-2527, 439-4043
www.aoyama.ru

ШЛЕМЫ И МОТООДЕЖДА
КОЛЛЕКЦИЯ 2005 ГОДА
УЖЕ В ПРОДАЖЕ!

SUOMY

SPYKE