

МOTO

МАСТЕРСТВО
ЗА РУЛЕМ

YAMAHA FJR1300AS С ПОЛУАВТОМАТОМ НАПЕРЕВЕС

«ЗЕЛЕНЬ» ПРОТИВ
«ЗЕЛЕНых»
KAWASAKI ZRX1200R

КОРЕЙСКАЯ
ИНТЕРПРЕТАЦИЯ V-ROD
HYOSUNG GV650 AQUILA

ПОРТРЕТ РАМЫ
ТЕХНИКА MOTOGR

ПЕРЕХОД
В ВЫСШУЮ ЛИГУ
ТЮНИНГ КВАДРАЦИКЛА

НАСТРОЕНИЕ
БАЙК-СЛЕТА
С ЧЕМ УЕЗЖАЛИ
С «МОТОЯРОСЛАВЦА»



ТЕСТЫ:
YAMAHA
FJR1300A (AS)
KAWASAKI
ZRX1200R
SUZUKI
GSR600
HYOSUNG
GV650 Aquila
BM JoyR-50
BM JoyS-50
BEGINNER

06008
ISSN 0869-5628
9 770869 562001



ПО СЕМИ ПУСТЫНЯМ.
ЧАСТЬ ПЕРВАЯ



ЧИСТО АНГЛИЙСКОЕ
ВОСКРЕШЕНИЕ



СТРАНА ВОСХОДЯЩИХ
КАСТОМОВ



«ДНЕПР» ЗАЩИТИТ
РЕЙГАН?

МОТОЦИКЛЫ НОВЫЕ И Б/У. ШИРОКИЙ АССОРТИМЕНТ

- Honda • Yamaha
- Suzuki • Kawasaki

ПРОДАЖА • КРЕДИТ
СЕРВИС • ЭКИПИРОВКА

- комплектующие
- моторезина
- аксессуары
- запчасти
- масла



сайт обновляется ежедневно
www.mr-moto.ru
mrmoto@mail.ru

ВСЕ
В НАЛИЧИИ
СО СКЛАДА
В МОСКВЕ

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ МОТОСЕРВИСЫ И ОПТОВЫХ ПОКУПАТЕЛЕЙ

Отдел оптовых продаж
• omega609@mail.ru
• tracker@mr-marine.ru

**ГИБКАЯ
СИСТЕМА
СКИДОК**

Москва
ул. Эзенштейна, д. 1, (ст. м. «ВДНХ»), подземная
автостоянка возле л-ка «Рабочий и колхозница»
т: 181-2026 / 4255 / 2911, т./ф: 187-8334

НАШИ ПРЕДСТАВИТЕЛИ:
МОСКВА
магазин «Земля» (495) 268-8080
магазин «Галерея Спорт» (495) 268-8908
ТВЕРЬ
магазин «АвтоМотоМаркет» (800) 41-7104
ВОРОНЕЖ
магазин «Мотоэлектроника» (0732) 98-0793
ЕКАТЕРИНБУРГ
магазин «Фортис» (343) 345-6405
БАЛХАН-УЛЬТРАВИЕТ
магазин «Мотосервис» (812) 431-1116
КРАСНОДАР
магазин «Мотосервис» (861) 258-4787
УФА
магазин «ПАРК» (3472) 788-657
РОСТОВ-НА-ДОНУ
магазин «МТ» (863) 551-8306

Мотосалон Mr moto
www.mr-moto.ru



Москва
ул. Эзенштейна, д. 1, (ст. м. «ВДНХ»), подземная
автостоянка возле л-ка «Рабочий и колхозница»
Тел.: (495) 181-2026 / 4255 / 2911
Тел./факс: (495) 187-8334
Санкт-Петербург
ул. Дибунская, д. 37, л. А
Тел.: (812) 431-1118 / 1122
Тел./факс: (812) 431-0163



Vesrah

- масляные фильтры
- моторные
- салонные
- для воздушных фильтров

CHAMPION

- воздушные фильтры
- масляные фильтры

NGK

- свечи зажигания

YUASA

- аккумуляторы

K&L KINGS TIRE
DUNLOP

IPONE 100% МОТОЦИКЛЫ
МАСЛА ДЛЯ ГИДРОЦИКЛОВ



ПАНАВТО ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПОДОБНОЙ ЭКИПИРОВКИ НАНОСИТ ВРЕД ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ!



Мы поздравляем победителя акции
«Сдай старую экипировку и получи скидку»
Черных Виктора, сдавшего свое
оригинальное изделие ручной сборки,
награждаем его шлемом Arai и
предоставляем скидку на разовую
покупку аксессуаров в нашем салоне в
размере

35%

СЕЗОННЫЕ СКИДКИ* НА АКСЕССУАРЫ И МОТОЭКИПИРОВКУ!

Подробности на www.acspanavto.ru



ПАНАВТО

2-я Звенигородская, 13 (495) 974-13-22, 783-75-06

Панавто-Воронеж	394029, г. Воронеж, ул. Героев Стратосферы, д. 13	(4732) 49-41-68
Панавто-Краснодар	350059, г. Краснодар, ул. Уральская, д. 89/2	(861) 232-41-74
Панавто-Нева	196084, г. Санкт-Петербург, Московский пр., д. 79	(812) 388-94-39
Панавто-Нева	197110, г. Санкт-Петербург, Левашовский пр., д. 13	(812) 70-211-70
Панавто-Н. Новгород	603079, г. Н. Новгород, Московское шоссе, д. 132	(8312) 79-40-50
Панавто-Н. Новгород	603006, г. Н. Новгород, ул. Белинского, д. 100	(8312) 78-44-47
Панавто-Новосибирск	630049, г. Новосибирск, ул. Красный Проспект, д. 220 к. 2	(3832) 10-62-64
Панавто-Новокузнецк	654000, г. Новокузнецк, ул. Жирова, д. 52	(3843) 77-58-77
Панавто-Барнаул	656037, г. Барнаул, пр-т Ленина, д. 154 А	(3852) 39-27-79

*скидка 15% на мотоциклетную экипировку и аксессуары сезона весна-лето

Панавто-Кемерово	650010, г. Кемерово, ул. Маяковского, д. 13	(3842) 28-77-39
Панавто-Ростов	344065, г. Ростов-на-Дону, ул. Вятская, д. 116	(863) 292-74-30
Панавто-Ростов	344000, г. Ростов-на-Дону, ул. Доватора, д. 215	(863) 220-96-47
Панавто-Сибирь	625003, г. Тюмень, ул. Перекопская, д. 4 А	(3452) 46-43-47
Панавто-Казань	420066, г. Казань, пр-т Ибрагимова, д. 63	(843) 5-188-200
Панавто-Мото Анапа	353451, г. Анапа, ул. Чехова, д. 1 А	(86133) 3-82-72
Панавто-Мото Новороссийск	353919, г. Новороссийск, Мысхакское ш., д. 50/18	(8617) 71-04-09
Панавто-Мото Астрахань	414038, г. Астрахань, пл. Свободы, д. 45/1 А	(8512) 44-42-93
Панавто-Мото Сочи	354068, г. Сочи, ул. Донская, д. 108	(8622) 55-37-09
Панавто-Мото Ставрополь	355000, г. Ставрополь, ул. Доваторцев, д. 60	(8652) 77-99-70



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

Главный редактор

Максим ЮРЧЕНКО

Editor-in-Chief

Maxim YURCHENKO

Зам. главного редактора

Дмитрий ЮДИН

Наука, техника, информация

Александр ВОРОНЦОВ (зав. отделом)

Испытания

Антон БАРСУКОВ

Лев ГАРЯЕВ

Безопасность, туризм, спорт

Николай САМАРИН

Эксплуатация, экспертиза

Борис ДАХНОВСКИЙ

Отдел мотоциклетной жизни

Татьяна КОДАЧЕНКО

Оформление

Лидия ЛАЗАРЕВА (зав. отд.)

Наталья ДОЛГАЯ (дизайн)

Ольга КЛАДОВИКОВА (верстка)

Дмитрий ТЮРИН (фотокор)

Корректра

Татьяна КАРАГОДИНА

Перевод

Антон БАРСУКОВ

Татьяна КОДАЧЕНКО

Реализация журнала

Антонина ДИРИЧЕВА

тел.: (495) 267-3065, (495) 267-6493

Цветоделение

Дизайн-центр «За рулем»

тел. (495) 748-0566/67 (доб. 1118),

факс (495) 748-0566/67 (доб. 1130)

Рекламное бюро «За рулем»

Семен ШАДРИН (директор)

Сергей ДОЛГИН (зам. директора)

Зинаида КУТОВАЯ E-mail: kutovaya@zr.ru

тел. (495) 748-0566, 748-0567

Журнал зарегистрирован 18.04.96

Комитетом РФ по печати, рег. № 0110725

Выходит один раз в месяц.

Формат 207x270

Отпечатано в типографии ILTE (Италия)

Материалы, опубликованные в журнале, –

свойственность ОАО «За рулем».

Перепечатка, цитирование, дублирование

на сайтах 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 Rulem»

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 Tel.: (495) 207-3349,

факс: (495) 737-4192,

E-mail: moto@zr.ru, http://www.moto.zr.ru.

Распространяется во всех регионах

России, странах СНГ, государствах

Балтии по подписке и в розницу.

© «Мото», 2006

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:



стр. 106 Стант и финиш



стр. 56 V2: начало и бесконечность

ТЕХНИКА

6, 44, 73

Новости

8

Встречайте!

Те, что являются в полночь

Yamaha XVS1300A Midnight Star, круизер

10

Дебют-2007

Каждый норвит «порвать»

Новые модели японских кроссовых мотоциклов.

14

Премьер-тест

Не трону теперь ножку Джуди

Yamaha FJR1300A (AS), спорт-турист

22

Премьер-тест

Чего хочет медичка?

Suzuki GSR600, родстер

26

Секонд-тест

Член партии «зеленых»

Kawasaki ZZR1200R,

неоклассик

32

Тест

Не все то хром,

что блестит

Hyosung GV650

Aquila, чоппер

36

Тест

Кусочек радости,

не дорого

BM JoyR 50,

BM JoyS 50, скутеры

40

Мини-тест

По маленькой...

Beginner, мини-байк

42

Премьер-тест Втроем и в одиночку

BRP See-Doо GTI, GTI SE, 3D DI, аквабайки

46

Кастом+ «Японо-скул»

Американские мотивы

в восточной обработке

52

Досье покупателя А еду я далеке

Спорт-туреры.

56

Рождение жанра

Двойной апломб

V-Twin, бесконечная история

62

Не понаслышке

Из стаи острозубых

«Урал Волк», чоппер

66

Фан-клуб

Сравнению не подлежит

Днепроводы

67

СНГ-мотопром

Украине нужен Рейган

Корреспондент «Мото»

на Киевском мотозаводе

68

Топ-бренд

Это – Triumph

Экскурсия по заводу

72

Внутренние дела

Не самоваром единым...

Колеса из Тулы,

конкурентные японским



стр. 74 Шоу для маньяков

стр. 10 Чтобы всех «порвать»



стр. 91 Одесский компот



МОДЕЛИ:

Yamaha XVS1300A
Midnight Star,
круизер, стр. 8

Kawasaki KX450F,
кроссовый, стр. 10

Honda CRF450R,
кроссовый, стр. 10

Suzuki RM-Z250,
кроссовый, стр. 10

Yamaha FJR1300AS,
спорт-турер, стр. 14

Suzuki GSR600,
родстер, стр. 22

Kawasaki ZRX1200R,
родстер, стр. 26

Hyosung Aquila 650,
круизер, стр. 32

BM JoyR 50,
скутер, стр. 36

BM JoyS 50,
скутер, стр. 36

Beginner,
мини-байк, стр. 40

Rodeo,
кастом, стр. 46

«Урал-Волк»,
круизер, стр. 62

Honda TRX450ER,
мотовездеход, стр. 94



стр. 72 Колеса из Тулы



стр. 36 Жили-были два «китайца»...

74

Топ-бренд
Маньяками не рождаются
Фестиваль Yamaha в Брно

78

Hi-tech
Дрессура «железа»
Суперсистемы и технологии гоночной
техники. Часть V, костно-хребтовая

МОТОКЛУБ

86

Распахнутый мир
Смысл чая
Путешественники братья Синельники
на отечественных мотовездеходах
по Кызылкуму

90

Клуб
Праздник удался?
Как организовать байк-тусовку
91 **Большую байкеров мишпуху**
в Одессу Гоблин приволил...
«Гоблин-шоу»

92

Въезд – только на «Харлеях»
Международное Super Rally в Норвегии
Как здорово, что все мы здесь
сегодня собрались
Туристический мотослет во Фрязино
Пароль? – Ижатник! – Заходи!
Сайт, посвященный «Ижам»

Поедь и увидь!

Зрелища, акции в августе-сентябре

РЕМЗОНА

94

Тюнинг
Переведен в чемпионский класс
Honda TRX450ER, ATV, адаптированный
для гонок

98

Самопал «Яшка»
Обновленный Yamaha R1

100

Ремзона Как рождался паровоз
Лепестковые клапаны от «полтишкового»
«Пилота» на 350-кубовом Jawa

102

Ремзона
Синхронизация: во благо или во вред?
Прежде, чем регулировать карбюраторы
Honda CB750

106

Тюнинг
С чего начинается старт?
Подготовка техники к исполнению трюков

СПОРТ

110

MotoGP, кросс,
супермото,
ралли-рейд,
обо всем

120

Реклама
Цены
на мототехнику



стр. 8 Yamaha XVS1300A

ДАЙОШЬ АЛЮМИНИЙ!

«Кроссачи» японских концернов полностью перешли на рамы из алюминиевых сплавов (см. материал в этом номере на стр. 10). Теперь по тому же пути пошли и проектировщики эндуро. На мотоциклах Yamaha WR450F и WR250F будущего, 2007 модельного года, совершенно новые рамы: алюминиевые, полудуплексного типа, с мощными диагональными элементами (такой же конструкции, как и на кроссовых машинах



Фото Yamaha

компания). В явном родстве с моторами «кроссачей» и моторы: 4-тактные, с жидкостным охлаждением и 5-клапанными головками цилиндров. Но характеристики двигателей изменены с учетом специфики гонки эндуро: пожертвовав «верхами», конструкторы увеличили крутящий момент на малых и средних оборотах. К тому же соревнования эндуро гораздо продолжительнее мотокроссов, поэтому инженеры побеспокоились о комфорте гонщиков: моторы снабжены электростартерами, а 450-кубовая версия – даже балансирным валом.

НЕ ВЗЛЕТИМ, ТАК ПОПЛАВАЕМ

Англичанин Алан Джибб, основатель компании Gibbs Technologies, несколько лет назад прославился тем, что построил самый быстроходный в мире автомобиль-амфибию Aquada. Теперь же его команда приложила руки к мотовездеходу. Тоже плавающему: при съезде на воду колеса убираются



и аппарат всего за пять секунд превращается в водный мотоцикл. Максимальная скорость машины, названной Quadski, 72 км/ч – как на воде, так и на суше, запас хода – 600 км по земле и два часа на воде. В движение ее приводит 140-сильный двигатель. По словам Алана Джибба, его изобретение – просто подарок для фермеров, спасателей и энтузиастов отдыха вдали от цивилизации. На сайте www.aquada.co.uk размещен впечатляющий видеоролик, демонстрирующий Quadski в движении.

Фото Gibbs Technologies

ЦЕЛЫЙ ВЫВОДОК «ОСЬМУШЕК»

Во время проведения мотосалона в Барселоне испанская компания Derbi продемонстрировала целое семейство – шесть моделей – мотоциклов с новым 125-кубовым двигателем. Это 4-тактный агрегат жидкостного охлаждения, с двумя верхними распредвалами и 4-клапанной



Фото Derbi

головкой цилиндра, 6-ступенчатой коробкой передач. Его мощность, согласно европейским нормативам, ограничена величиной 15 л.с. Семейство включает в себя скрэмблер Mulhacen (на фото), стритфайтер Freexter, спортбайк GPR и несколько версий мотоцикла двойного назначения Senda. Цены – от 2700 до 3500 Евро. Компания также представила прототип скутера на больших колесах CRA07.

ТЫ САМ ПОНЯЛ, ЧЁ СКАЗАЛ?

Комиссия Евросоюза, которую составили 15 специалистов из разных стран, опубликовала доклад «Сокращение использования энергии в транспорте». Мотоциклом в этом 126-страничномopusе посвящено всего несколько глав, зато каких!.. Например, спецы настоятельно рекомендуют продавать в Европе мотоциклы только с 1-цилиндровыми 4-тактными двигателями рабочим объемом не более 650 см³, оборудованными системами прямого впрыска топлива и автоматическими трансмиссиями (последние, по словам авторов доклада, дают «разумное» соотношение передаточного отношения, что способствует снижению расхода топлива и шума).

Доклад вызвал возмущения мотоциклетных организаций. Его авторов обвиняют даже в технической безграмотности. И не без оснований. Скажем, существующие автоматические трансмиссии для двухколесной техники, напротив, приводят к повышению расхода топлива.

МИСТЕР ЭЛЕГАНТНОСТЬ

В США прошел первый в мире международный конкурс элегантности для мотоциклов «Legend Of The Motorcycle». На лужайках перед отелем «Риц-Карлтон» в Сан-Франциско выстроились более 250 мотоциклов – от Pennington 1895 года до гоночного KTM 2005 года. Авторитетное жюри оценивало экспонаты по нескольким номинациям, а титул Best of Show завоевал мотоцикл редкой американской марки Crocker (на фото), принадлежащий калифорнийцу Майку Маддену.



Фото из архива редакции

И ТУТ ТОЖЕ – ЯПОНЦЫ

Американское агентство J.D.Power and Associates (оно специализируется на составлении «индексов удовлетворенности» покупателей) опросило около 5500 байкеров: устраивает ли их свежескопленный шлем? Наивысшей похвалы удостоились шлемы японской компании Arai: 814 баллов по 1000-балльной шкале (при средней оценке для всех марок 730 баллов). Высокая репутация и у другого «японца» – Shoei: 784 балла. Но это третий показатель, а на втором месте с сенсационными 813 баллами новичок рынка – марка Scorpion. Средняя стоимость шлема, который выбирает американский байкер, всего 187 долларов.

УНИКАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ В РАЗГАР МОТОСЕЗОНА

на экипировку ведущих мировых производителей



СКИДКИ
до **25%**

ВСЕГДА В НАЛИЧИИ
ВЕЛИКОЛЕПНЫЙ
ВЫБОР:

- ШЛЕМОВ
- КОМБИНЕЗОНОВ
- ЗАЩИТНЫХ КУРТОК
- КОЖАНЫХ ШТАНОВ
- МОТОБУВИ
- ПЕРЧАТОК
- ДОЖДЕВИКОВ
- ДРУГИХ МОТОАКСЕССУАРОВ



SPEC EXTREME
~~22990 руб~~
18990 руб



SPEC 1R REPLICA
~~17800 руб~~
14800 руб



SPEC 1R FLOWERS
~~15900 руб~~
12900 руб



SPEC 1R MONO
~~13900 руб~~
11490 руб



GUN WIND MONO
~~11700 руб~~
8990 руб



NOMAD GRAPHIC
~~11300 руб~~
9990 руб



NOMAD MONO
~~8990 руб~~
7990 руб



EXPLORER GRAPHIC
~~7900 руб~~
6990 руб



TRE
~~8500 руб~~
7490 руб



НОВИНКА! VANDAL
СПЕЦИАЛЬНАЯ ЦЕНА
от 9800 руб



Кожаная
защитная куртка
~~11200 руб~~
8990 руб



Текстильная
защитная куртка
~~7500 руб~~
5990 руб



Сумка для шлема
~~1200 руб~~
990 руб



Перчатки из
кожи кенгуру
~~5600 руб~~
4990 руб



Солнцезащитные
очки под шлем
~~7800 руб~~
6990 руб



СКИДКИ
до **30%**

ПРЕДЛОЖЕНИЕ
ДЕЙСТВУЕТ
с 1 июля
по 15 августа '06



Текстильная куртка
4 RACE
~~9500 руб~~
7490 руб



Кожаные перчатки
AIR TECH
~~5300 руб~~
4300 руб



Комбинезон
CYBER RAC
от 51900 руб
от 39900 руб



Комбинезон
ALLEY DIV
~~29500 руб~~
20990 руб



Кожаная куртка
BIG ONE
~~15400 руб~~
11990 руб



Кожаная куртка
BLASCO GP
~~16990 руб~~
12990 руб



Текстильная куртка
BETA
~~10400 руб~~
7990 руб



Кожаные штаны
HAMILTON
~~15700 руб~~
11990 руб

АОЯМА МОТОРС

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР

www.aoyama.ru

Наши салоны в Москве:

Волгоградский пр-т, д. 18 – тел: 676-90-00

МКАД 48 км, ул. Домостроительная, д. 4

Торгово-сервисный комплекс "Хонда" – тел: 363-42-00

Приглашаем к сотрудничеству дилеров

Оптовые продажи: (495) 231-05-05

Александр ВАРЛАМОВ,
фото Yamaha

ТЕ, ЧТО ЯВЛЯЮТСЯ В ПОЛНОЧЬ



YAMAHA XVS1300A MIDNIGHT STAR – КРУИЗЕР НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

Мотоциклы и всякая чертовщинка всегда идут рядом, колесо в колесо. Как только в компании Yamaha лет 30 назад взялись выгибать вверх рули, сразу же придумали «рогатому» мотоциклу название: Midnight Star – «Полночная звезда»... В середине нынешнего лета, как раз на Ивана Купала, в этом полночном созвездии вспыхнула новая (хорошо еще, не пугающая мощью сверхновая) звезда.

Призрак бродит по Земле, призрак Евро-3... Грядущие экологические нормы настолько свирепы, что без впрыска топлива и жидкостного охлаждения в их ушко не въедешь. А посему предстоящей осенью нас ожидает тотальное обновление в мотоциклетном мире. Самые мудрые выкатывают новые «сани» уже летом. Встречайте: среднеформатный круизер от Yamaha, XVS1300A Midnight Star!

Да, вот так: среднеформатный! И не смотрите, что 1300 «кубов» – существуют и поболее: новинку явно готовили на роль младшей и расторопной сестры в пару к Yamaha XV1900 Midnight Star. Они и внешне-то схожи. Вот только большенькая выполнена в стиле Neo Streamline (в грубом переводе – «новообтекаемый»), а младшенькая –

уже Wild Streamline (wild – «дикий»). Почему стиль так быстро одичал? Догадаться нетрудно. Сами дизайнеры Yamaha признались, что источником вдохновения послужили хот-роды на базе автомобилей 30-х годов. А более дикого и, прямо скажем, возмутительного явления и представить себе невозможно. Вообразите, прямо вот так брать и кромсать раритеты! (Кто сказал, что там раритетами забиты все свалки?.. Так то – там. А на нашей свалке отродясь, кроме битой «копейки», ничего не ночевало. Только что проверил: блин, ну ни «Форда», ни даже «Дюженберга» завалившего. Так что – раритеты!)

Только не считите, что XVS1300A – просто уменьшенный XV1900 и ничего более. Если отвлечься от дизайна

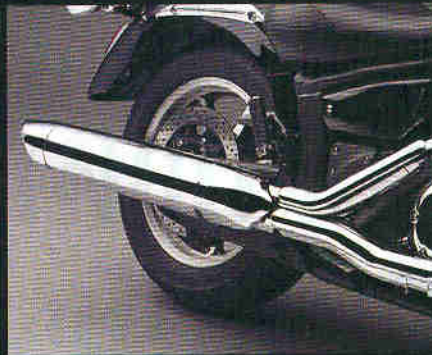
и влезть в нутро, то увидим, что машины-то – совершенно разные! Самое главное, что для XVS1300A спроектирован новый двигатель: V-образная «двойка» жидкостного охлаждения, с углом развала цилиндров 60 градусов, верхними распредвалами и 4-клапанными головками цилиндров. Про жидкостное охлаждение сразу и не догадаешься: радиатор спрятан между передними трубами рамы, все трубопроводы замаскированы, а на цилиндрах – обильное оребрение... А копнешь еще поглубже – и вовсе увидишь разгул хай-тека: кованые поршни, электрохимическое покрытие на стенках цилиндров вместо гильз, впрыск топлива, да и сам-то мотор короткоходный: 100x83 мм. При таком диаметре цилиндра трудно обеспе-



Не правда ли, очертания задней части машины напоминают автомобили 30-х годов?

чить быстрое воспламенение смеси во всем объеме камеры сгорания. Но инженеры концерна перехитрили физику – применили сквиш-эффект. Это вот что. Когда поршень поднимается к верхней мертвой точке, по периферии камеры сгорания образуется узкая щель. Вылетая из этого зазора, смесь интенсивно перемешивается. Чтобы не «раздуть» картер, конструкторы применили систему двух балансиров, справа и слева – вот тут-то они как раз и использовали решение, знакомое нам по XV1900.

Дуплексная рама изготовлена из стали – в этом еще одно отличие



В выпускную систему встроены каталитический нейтрализатор.

от XV1900, в котором рама – из алюминиевого сплава. Впрочем, конструкторы компании знают, где сказать экономии «нет»: задняя подвеска – системы Monocross, с промежуточной рычажной системой для создания прогрессивной характеристики, а тормозам (два 298-мм диска спереди и такой же – сзади) позавидует иной спорт-родстер. Кстати, развесовка тоже прямо-таки спорт-родстеровская: 48% массы приходится на переднее колесо. Что на управляемости отразилось самым благоприятным образом.

Такие вот звезды загораются в полночь на Ивана Купала... **М**

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модель	Yamaha XV1300A Midnight Star
Модельный год	2007
Сухая масса, кг	283
Габариты, мм	2490x980x1115
База, мм	1690
Высота по седлу, мм	715
Вылет, мм	145
Наклон рулевой колонки, град	30° 40'
Объем бензобака, л	18,5

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	2-цилиндровый, V-образный, 4-тактный
ГРМ	ОНС, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см ³	1304
Размерность, мм	100x83
Степень сжатия	9,5
Макс. мощность, л.с. при об/мин	72,8/5500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	106/4000
Система питания	впрыск топлива
Охлаждение	жидкостное
Система запуска	электростартер

ТРАНСМИССИЯ

Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	5-ступенчатая
Главная передача	ремнем

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	дуплексная, стальная
Передняя вилка	телескопическая
Диаметр несущих труб, мм	41
Ход колеса, мм	135
Задняя подвеска	маятниковая, с прогрессивной характеристикой
Ход колеса, мм	110
Передний тормоз	2x298-мм диска, 2-поршневые скобы
Задний тормоз	298-мм диск
Передняя шина	130/90-16
Задняя шина	170/70-16



Панель приборов, к счастью, расположили на руле. Спидометр на бензобаке – может быть, и стильно, но неудобно.



Разве же дизайнеры Yamaha позволят себе такую пошлость, как круглая фара?

Главная передача зубчатым ремнем (не требующим к себе много внимания).



КАЖДЫЙ НОРОВИТ «ПОРВАТЬ»

Александр ВОРОНЦОВ,
фото компаний-
производителей



НОВЫЕ МОДЕЛИ КРОССОВЫХ МОТОЦИКЛОВ

В последний чемпионат Японии выпустили «кроссачей» – внимание! – с впрысковыми моторами. Значит ли это, что они скоро пойдут в серийное производство?.. Японские концерны только подразнили: в сезоне-2007 этого не обещают. Тогда что?

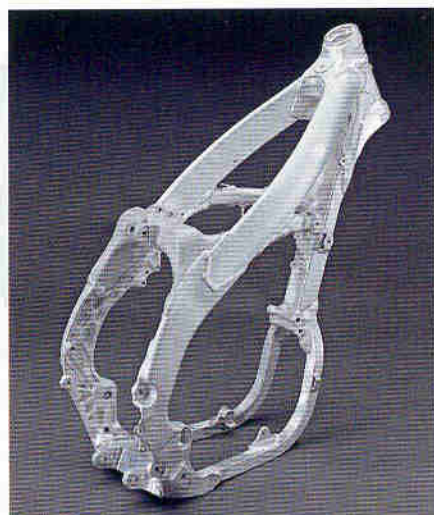
Yamaha ограничилась показом фотографии нового YZ450F, и из нее видно, что нового здесь только лепестковые тормозные диски. Но это даже не дразнилка.

На лавры главной новинки сезона претендует Kawasaki KX450F. Конструкторы основательно поработали и над его силовым агрегатом, и над ходовкой. Доводя двигатель, повысили отдачу на малых оборотах: изменили настройки карбюратора, форму впускных каналов и фазы газораспределения. Но не ограничились полировкой впускных каналов: на их поверхность нанесено специальное покрытие, снижающее сопротивление потоку смеси. Расширили диапазон рабочих оборотов, установили 5-ступенчатую коробку передач. Похоже, что увлечение 4-скоростными КПП угасло: возможность выбора наивыгоднейшего передаточного отношения теперь ценится выше, чем сведение переключений к минимуму.

В изготовленной из алюминиевого сплава раме снизили торсионную жесткость диагональных элементов. Конструкторы уверяют, что мотоцикл стал маневреннее, лучше управляется в поворотах. Новая телескопическая вилка Kayaba AOS – с отдельными камерами для воздуха и масла (что предотвращает его вспенивание) и износостойким покрытием DLC (Diamond-Like Carbon – «углерод со структурой алмаза»).

Те же изменения в ходовой части модели Kawasaki KX250F, с тем лишь отличием, что при снижении крутильной жесткости рамы увеличена ее продольная жесткость, а передняя вилка – без покрытия DLC. А вот при доводке двигателя инженеры

Кawasaki KX450F образца 2007 года. Усовершенствованное шасси, более тяговитый двигатель, 5-ступенчатая коробка передач.



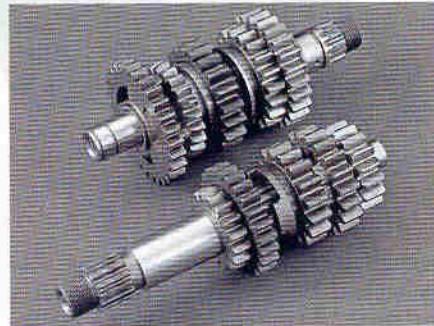
Рама изготовлена из алюминиевых деталей, полученных разными способами обработки: ковка (рулевая колонка и задние элементы), экструзионное выдавливание (диагональные элементы, передние и нижние трубы), литье (поперечные усиливающие элементы).



Дополнительная звездочка в приводе заднего колеса предотвращает рывки при торможении двигателем.



Передняя вилка Kayaba AOS с покрытием подвижных труб DLC.



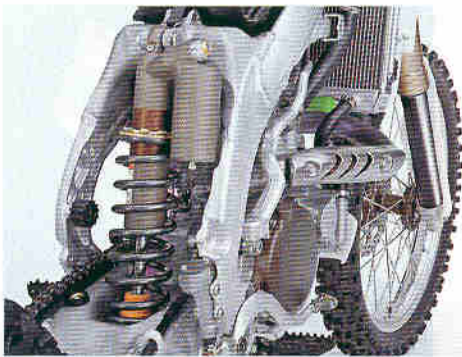
Переход на 5-ступенчатую КП предоставляет гонщику более широкий выбор передаточного отношения трансмиссии.

постарались и поднять момент на «низах», и увеличить максимальную мощность за счет повышения предельных оборотов. Для этого изменили настройки карбюратора, форму днища поршня и применили новые впускные клапаны из титанового сплава – с очень тонкой тарелкой и минимальным диаметром стержня. Клапан упрочнили за счет удлинения направляющей, специальной обработки поверхности фаски седла. Материал – титановый сплав.

В кроссачах от Honda новшеств гораздо меньше. Флагманский CRF450R к новому сезону получил карбюратор с новым ускорительным насосом и измененным механизмом привода дроссельной заслонки, головку цилиндра с выпускными клапанами меньшего диаметра (что сгладило мощностную кривую), облегченный и компактный декомпрессор, усиленную корзину сцепления. Новая

Двигатель KX450F расположен в алюминиевой раме практически вертикально, что отвечает принципу «централизации масс».





С моноамортизатором задней подвески можно добиваться разных настроек гидравлического сопротивления сжатия – для быстрых и медленных ходов поршня.

Kawasaki KX250F
с модернизированным
двигателем.



Honda CRF450R: модернизированный карбюратор, усиленное сцепление, более эффективные тормоза.



Новый главный тормозной цилиндр на Kawasaki: с ним возрос диапазон регулировки положения рычага.

конструкция главного тормозного цилиндра на 15% повысила эффективность переднего тормоза. Перекрыт и глушитель: его масса «сдвинута» к центру тяжести всей машины. Те же новшества применены и в модели CRF250R, а кроме них существенно переделана головка цилиндра (новые распредвалы, клапанные пружины, измененная форма каналов). В результате выросла мощность на обо-

Двигатель Honda CRF250R дает большую мощность «на верхах».



На Yamaha YZ450F: лепестковые тормозные диски: они лучше очищаются от грязи и не перегреваются.



ротах свыше 8000, а максимально возможные обороты – до 13 3750.

В рядах Suzuki главная новинка – алюминиевая рама взамен прежней стальной на «младшем» RM-Z250. Конструктивно она такая же, как на 450-кубовой модели: литая рулевая колонка, изготовленные экструзионным способом мощные диагональные элементы, трубчатая нижняя часть. Двигатель по сравнению



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модель	Kawasaki KX450F	Kawasaki KX250F	Honda CRF450R	Honda CRF250R	Suzuki RM-Z450	Suzuki RM-Z250
Модельный год	2007	2007	2007	2007	2007	2007
Сухая масса, кг	99,8	92,5	103,2	93,2	100	92
Длина, мм	2185	2160	2191	2172	2185	2165
База, мм	1485	1489	1491	1479	1480	1485
Высота по седлу, мм	н.д.	н.д.	955	965	955	955
Дорожный просвет, мм	н.д.	н.д.	340	361	350	350
Вылет, мм	117	119	109	123	н.д.	н.д.
Наклон рулевой колонки, град.	27,1	27,7	26,5	27,5	н.д.	н.д.
Объем бензобака, л	7,2	7,2	7,2	7,3	7	7

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	1-цилиндровый, 4-тактный	1-цилиндровый, 4-тактный	1-цилиндровый, 4-тактный	1-цилиндровый, 4-тактный	1-цилиндровый, 4-тактный	1-цилиндровый, 4-тактный
ГРМ	DOHC, 4 клапана на цилиндр	DOHC, 4 клапана на цилиндр	DOHC, 4 клапана на цилиндр	DOHC, 4 клапана на цилиндр	DOHC, 4 клапана на цилиндр	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см ³	449	249	449	249	449	249
Размерность, мм	96x62,1	77x53,6	96x62,1	78x52,2	95,5x62,8	77x53,6
Степень сжатия	12,0	13,5	12,0	12,9	11,9	13,4
Макс. мощность, л.с. при об/мин	н.д.	н.д.	52,4/9000	н.д.	н.д.	н.д.
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	н.д.	н.д.	47,2/7000	н.д.	н.д.	н.д.
Система питания	карбюратор Keihin FCR40	карбюратор Keihin FCR37	карбюратор Keihin FCR40	карбюратор Keihin FCR40	карбюратор Keihin FCR40	карбюратор Keihin FCR37
Охлаждение	жидкостное	жидкостное	жидкостное	жидкостное	жидкостное	жидкостное
Система запуска	кикстартером	кикстартером	кикстартером	кикстартером	кикстартером	кикстартером

ТРАНСМИССИЯ

Сцепление	многодисковое, в масляной ванне		многодисковое, в масляной ванне			
Коробка передач	5-ступенчатая	5-ступенчатая	5-ступенчатая	5-ступенчатая	4-ступенчатая	5-ступенчатая
Главная передача	цепью	цепью	цепью	цепью	цепью	цепью

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	полупуплексного типа, с мощными диагональными элементами, из алюминиевого сплава					
Передняя вилка	телескопическая, перевернутого типа					
Диаметр труб, мм	48	47	47	47	47	47
Ход колеса, мм	315	315	315	315	310	300
Задняя подвеска	маятниковая, с моноамортизатором и прогрессивной характеристикой					
Ход колеса, мм	315	310	320	313	310	310
Передний тормоз	250-мм лепестковый диск, 2-поршневая скоба	250-мм лепестковый диск, 2-поршневая скоба	240-мм лепестковый диск, 2-поршневая скоба	240-мм лепестковый диск, 2-поршневая скоба	250-мм лепестковый диск, 2-поршневая скоба	250-мм лепестковый диск, 2-поршневая скоба
Задний тормоз	240-мм лепестковый диск, 1-поршневая скоба	240-мм лепестковый диск, 1-поршневая скоба	240-мм лепестковый диск, 1-поршневая скоба	240-мм лепестковый диск, 1-поршневая скоба	240-мм лепестковый диск, 2-поршневая скоба	240-мм лепестковый диск, 2-поршневая скоба
Передняя шина	90/100-21	80/100-21	80/100-21	80/100-21	90/100-21	90/100-21
Задняя шина	120/80-19	100/90-19	110/90-19	100/90-19	120/90-19	100/90-19

Примечание: н.д. - нет данных

с прошлогодней версией изменился мало: конструкторы лишь усовершенствовали впускные и выпускные каналы – чтобы поднять крутящий момент на средних и высоких оборотах, да переделали систему вентиляции картера. Интересная особенность: здесь две карты в «мозгах» системы зажигания. С ними при сбросе газа на ходу обороты холостого хода автоматически повышаются – во избежание избыточного эффекта торможения двигателем.

Suzuki RM-Z450 дебютировал всего-то год назад, но к новому сезону и его обновили. Здесь новый маятник задней подвески (он на 10 мм шире в месте крепления к раме), более эффективный радиатор системы охлаждения. Несколько изменены элементы рамы и настройки подвески. Мощность движка на малых и средних оборотах возросла – за счет изменения головки цилиндра. У нового масляного насоса выше производительность, но при этом он меньше шумит.

Про двухтактные «кроссачи» и сказать нечего – в новом сезоне они практически такие же, что и в прошлом. ❧

премьер-
ТЕСТ

YAMAHA
FJR1300A (AS),
спорт-турист

Год выпуска **2006** | Двигатель **1298 см³** |
Мощность **143,5 л.с.** | Масса **264 (268) кг** |
Ориентировочная цена **€16700 (€18340)**

Алан КАТКАРТ, Великобритания,
фото Пола БАРШОНА, Фридмана
КИРНА, Алессіо БАРБАНТИ



**НЕ ТРОНУ ТЕПЕРЬ
НОЖКУ ДЖУДИ**



Комбинация слов «двухколесный» и «автоматический», в первую очередь, вызовет мысли о скутере и вариаторе. Во вторую, если связать эту словесную комбинацию с мотоциклом, – единодушное презрение, как к чему-то, отнимающему полный контроль над аппаратом. Не потому ли десять лет назад концерн Moto Guzzi безуспешно пытался продать полностью автоматический V1000 Convert, оборудованный гидротрансформатором автомобильного типа? Неудача послужила доказательством того, что «отмена» рычага сцепления – решение надуманной (и не иначе) проблемы.

Но вот Yamaha стала на ту же стезю – выпустила полуавтоматическую версию своего обновленного «туриста»

FJR1300A, оборудованную системой YCC-S* (она позволяет переключать передачи без выжима сцепления). Причем, это не коробка-автомат, к которой мы привыкли по американским автомобилям, а двухколесный аналог системы переключения передач с рулевыми лепестками, применяемыми на спорткарах. Еще в 1978 году Ferrari первой родила электрогидравлическую систему переключения передач на болиде F1 Жиля

* Yamaha Chip Controlled Shift – система электронного управления КП.

Вильнева, а в 1997-м вывела на дороги знаменитый 355F1. Многие производители спорткаров последовали примеру Ferrari. Были и исключения: Aston Martin под давлением покупателей, в дополнение к модели с автоматом, возобновил выпуск машин с классической ручной КП. Завод Maserati на модели Quattroporte пошел по американскому



Приборка FJR1300 – на высшем визуальном уровне.

пути – установил автомат-гидротрансформатор, опять же, в угоду покупателям... Так что вердикт по делу о пользе коробки-автомата даже в автомобильном мире еще не вынесен. Что уж говорить про мир мотоциклетный!

– Честно говоря, нас никто не просил устанавливать автомат на мотоцикл, – признался руководитель проекта FJR1300 Такаши Томинага на презентации в Испании...

Тут я чуток отвлекусь. Yamaha ужас как «удачно» – не могу не съязвить – подгадала с погодой: мы испытывали новые мотоциклы в самых невероятных погодных и дорожных условиях. Под град попали (в мае!), ездили по отполирован-

ным дождем скользким шоссе, туманной холмистой глухомани деревень, нагретым солнцем горным перевалам... Не было разве что снега. И большая Yamaha доказала, что а) соответствует своим спортивным амбициям, б) не чужда «городской работе», с) хороша она и на скоростных магистралях – здесь FJR1300, не напрягаясь, пожирал пространство на скорости 160 км/ч, и его мотору хватало 5000 об/мин из 9400 доступных. Добавлю несколько сумбурную, но яркую мысль из впечатлений: даже на скоростях выше 200 км/ч подножки практически не вибрируют.

Однако вернемся к Томинага-Сан. Он многократно зарекомендовал себя классным руководителем команд разработчиков. Под его началом вышли в свет стритрод MT-01, «близнецы» FZ-1 и Fazer.

– Мы выпустили улучшенный FJR1300A, приняв во внимание пожелания покупателей, высказанные в адрес предыдущей модели. Позже решили в качестве опции оборудовать его «полуавтоматом» и посмотреть, как рынок отреагирует на новшество.

За привилегию пользоваться прогрессивными техническими решениями покупателям придется платить. В Европе в этом году планируется импортировать

800 мотоциклов с полуавтоматической (все-го-то!) системой YCC-S, и за каждый придется переплатить около 1700 евро (все же он стоит 18 340 евро), по сравнению с обычным FJR1300A, и смириться с тем, что их мощнее на 4 кг. В остальном же обе новые модели абсолютно идентичны.

Наиболее заметны изменения в обливке. Какова она, рассказывать не стану – оцените на фото. Поясню только, что диапазон регулировки высоты лобового стекла (с электрическим приводом) теперь на 40 мм больше и составляет 120 мм. Ветрозащита стала лучше благодаря новому обтекателю (теперь регулируемому в пределах 30 мм), оберегающему ноги пилота и пассажира от ветра и дождя. Высота седла – изменяемая и имеет два фиксированных положения с разницей 20 мм. Рукоятки руля – с тремя фиксированными положениями, подножки пассажира сдвинуты вперед на 40 мм, они ниже на 20 и шире на 14 мм.

Джуди Нэсси, администратор Yamaha Europe и по «совместительству» мой «второй номер», женщина малогабаритная. После того, как мы покатались, она уверяла, что пассажирское сиденье удобно и комфортно, если не сказать комфортабельно. «А разве она могла сказать что-то другое о мотоциклах своей компа-

нии?!», – подумаете вы. Как прожженный циник, я подумал то же. Но в душе извинился перед ней, когда сам прокатился «вторым номером». Пассажирский «трон» действительно оказался удобным и просторным, даже для такого рослого человека, как я. И, возвращаясь к теме переднего обтекателя, на скорости 200 км/ч ветер совершенно не беспокоил мой шлем, так что регулируемое стекло, в самом деле, справляется со своей функцией на «отлично».

Система GPS** на тестируемых мотоциклах помогла нам не заблудиться. Но ее будет устанавливать только в качестве допции. А вот жесткие кофры для багажа включены в «стандарт». Вот что забав-

но: без кофров мотоцикл выглядит каким-то незавершенным, даже неуклюжим... Сами же кофры стали чуть просторнее, из-за измененного по форме подрамника они выступают в стороны на 25 мм меньше, чем у модели-предшественницы. Так что протискивать новый FJR в узкие дыры в пробках на удивление просто. На левой стороне обтекателя под рукояткой руля есть небольшое, но удобное хранилище, оно автоматически запирается, как только выключаете зажигание. В нем удобно хранить кредитки и мелкую наличность. Здесь же 12-вольтовый разъем для подзарядки мобильного на ходу. (Странно, почему в других «туристах»



Такаши Томинага – «отец» FJR1300AS.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модель	Yamaha FJR1300A(AS)
Модельный год	2006
Сухая масса, кг	264 (268)
Габариты, мм	2240x1330x745
База, мм	1550
Высота по седлу, мм	805
Объем бензобака, л	25

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	4-цилиндровый, рядный, 4-тактный
GRM	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см ³	1298
Размерность, мм	79,0x66,2
Степень сжатия	10,8
Макс. мощность, л.с. при об/мин	143,5/8000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	134,4/7000
Система питания	впрыск топлива
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер

ТРАНСМИССИЯ

Сцепление	многоскоростное, в масляной ванне
Коробка передач	5-ступенчатая (в версии AS – с системой YCC-S)
Главная передача	карданный вал

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	диагональная, алюминиевая
Передняя вилка	телескопическая, 48мм
Ход переднего колеса, мм	135
Задняя подвеска	маятниковая, с моноамортизатором
Ход заднего колеса, мм	125
Тормозная система	интегральная, гидравлическая (UBS), с ABS
Передний тормоз	2 диска Ø 320мм, 4-поршневый скобы
Задний тормоз	1 диск Ø 282мм
Передняя шина	120/70-17
Задняя шина	180/55-17



Левая рукоятка руля – без рычага сцепления...



...Зато кнопка на ней – море!

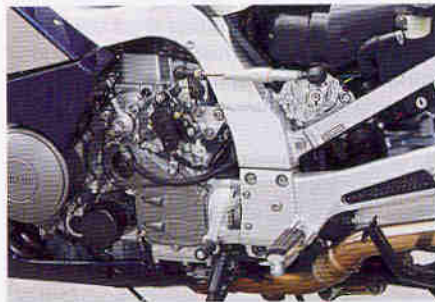


нет того же?) Ручки руля с регулируемым подогревом теперь часть стандартной комплектации. Каждая из двух больших фар обеспечивает великолепное освещение, более того, обе регулируются по высоте. Новый центральный воздухозаборник направляет воздух над двигателем и выпускает за спиной пилота.

Механика нового FJR представляет собой, как и прежде, гремучую смесь. 16-клапанный 1298-кубовый рядный



Подогрев рукояток руля теперь в стоковой комплектации.



Полуавтомат версии AS напоминает пауэршифтер.



Жесткость задней подвески регулируется рычажком с двумя положениями.

двигатель размерностью 79x66,2 мм теперь соответствует нормам Евро 3, «производит» 142 л.с. при 7700 об/мин и выдает «мясистой» крутящий момент в 125 Н.м на 7000 об/мин. КПП – 5-ступенчатая, главная передача – карданом. Маятник удлиннен на 40 мм – чтобы улучшить стабильность на высоких скоростях и обеспечить больший перенос массы на переднее колесо во время торможений. Система ABS входит в стандартную комплектацию. Еще одно новшество в модели 2006 года – тормозная система UBS***. Нажатие на педаль приводит в действие не только задний тормоз, но и пару нижних поршней на правой передней четырехпоршневой тормозной скобе. Такая тормозная система удобна при движении в напряженном потоке транспорта или в городском скопище машин и обеспечивает безопасное, сбалансированное торможение с высоких скоростей полностью нагруженного мотоцикла – с водителем, пассажиром и багажом. Особенно если вместе с педалью воспользоваться рычагом переднего тормоза – он подключает к сжиманию 320-мм дисков оставшиеся шесть поршней. При этом нет нужды давить на рычаги изо всех сил – усилие легко дозировать. И, конечно, приятно, что в запасе есть система ABS. В случаях экстренного торможения на скользкой поверхности особенно ценить то, что нет нужды жать на рычаг сцепления, ведь его вообще нет.

Большая Yamaha легко «глота» колдобины – благодаря 48-мм вилке Kayaba (с ходом 135 мм) и моноамортизатору Soqi (с двухступенчатой регулировкой). Рычажок регулировки задней подвески (он расположен с левой стороны) позво-

ляет легко перенастраивать мотоцикл под езду с пассажиром. Однако, полагаю, амортизатор Ohlins с полным набором регулировок был бы здесь предпочтительнее – чтобы точно настроить управляемость. Точность нужна, ведь FJR1300 – самый спортивный турер на рынке. И почему бы здесь не быть Ohlins, ведь шведские «колдуны подвески» – собственность Yamaha.

Иного читателя-скептика могут смущать утверждения и оценки, если они звучат только от одного «я». Что же, мне и ему,

скептику, подфартило – посчастливилось повстречаться на дороге с Томашем из Польши – он возвращался домой на новом FJR1300A после путешествия из Варшавы в Лиссабон. Он и его друг Кржиштов на BMW 1200RS двинулись в путь только ради того, чтобы обкатать новую Yamaha!

– На этом мотоцикле очень легко преодолевать большие расстояния на серьезных скоростях, – рассказал поляк. – За день мы отмахали в хорошем темпе 800 км, проехав от Польши через Германию до Португалии, и, представьте, еще



*** Unified Braking System – объединенная тормозная система.

УНИКАЛЬНОЕ
ПРЕДЛОЖЕНИЕ
В РАЗГАР МОТОСЕЗОНА
действует с 1 июля по 15 августа 2006 г.

ВЫ ГОТОВЫ КУПИТЬ HONDA? МЫ ГОТОВЫ К ДИАЛОГУ!

HONDA

The Power of Dreams

САМЫЕ ВЫГОДНЫЕ УСЛОВИЯ ПОКУПКИ И СЕРВИСА!

- ДРУЖЕСТВЕННЫЕ ЦЕНЫ
- ЛУЧШИЕ В МОСКВЕ КРЕДИТНЫЕ ПРОГРАММЫ (КРЕДИТОВАНИЕ ОТ 9,5%)
- КРУПНЕЙШИЙ В РОССИИ МОТОСЕРВИС HONDA
- БОЛЬШОЙ ВЫБОР ЗАПЧАСТЕЙ И АКСЕССУАРОВ



VTX1300



CBF1000



CBR1100XX Blackbird

**ПРИ ПОКУПКЕ VTX1300, CBR1100XX BLACKBIRD, CBF1000, CB600 HORNET, VT750 SHADOW или FMX650
УСТАНОВКА АКСЕССУАРОВ, ПРИОБРЕТЕННЫХ В "АОЯМА МОТОРС", И ПЕРВЫЕ 2 ТО* – БЕСПЛАТНО**

* Бесплатное ТО = бесплатные расходные материалы + бесплатные работы

Предложение по ТО действует при условии прохождения двух ТО в течение 1 года с даты покупки мотоцикла

МОТОЗКИПИРОВКА ОТ ВЕДУЩИХ
МИРОВЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ:



FMX650



CB600 Hornet



VT750 Shadow

www.aoyama.ru



Наши салоны в Москве:

ул. Домостроительная, д.4 – тел: 363-4200
Волгоградский пр-т, д.18 – тел: 676-9000

Сервисный центр мототехники:

ТСК "Хонда", МКАД 48 км,
ул. Домостроительная, д.4 – тел: 363-4334

АОЯМА МОТОРС
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

остались силы обследовать города, в которых ночевали. А испанские сеньориты с удовольствием помогли парням с холодного Востока немного согреться!..

Замечательная мужская тема! С удовольствием продолжил бы ее, однако вынужден вернуться к последнему детищу Yamaha, к тому, что всех нас интересует больше всего – коробке-полуавтомату на версии AS.

Переключать передачи можно двумя способами. Первый – запустить двигатель и активировать ручное управление кнопкой на левой рукоятке руля. Если же этого не сделать, придется переключать ногой. Рычаг КП теперь работает в одной из гоночных последовательностей: нейтраль – в самом «низу». Т.е. последовательность такова: 0-1-2-3-4-5, и без заднего хода. Так что для переключения вверх (даже с «нейтралки» на первую) теперь надо дергать педаль только вверх. Любителям гоночных мотоциклов, привыкшим переключаться «вверх» без сцепления, это странным не покажется. Можно переключаться, даже не сбрасывая газ. Если «дырка» открыта не полностью, рывок будет незначительным. Если же «отвинтить до упора», моциль в момент переключения рванет вперед очень жестко – это один из его недостат-

ков, которые предстоит устранить команде разработчиков Томинаги. Пока же, чтобы при переключении все происходило плавно, придется сбрасывать газ. А вот «уходить» «вниз» без отжима сцепления даже заядлым рейсерам первое время покажется странным. Но куда они денутся – привыкнут: рычага сцепления нет, так что выбора не остается.

Чисто эстетическое (или эргономическое?) потрясение: левая рукоятка руля из-за отсутствия рычага сцепления выглядит голый и какой-то неукрашенной, если не сказать неполноценной. Но не тербите себе душу и не морочьте голову: левой руке все равно работы хватает. В первую очередь, из-за того, что Томинага установил здесь дополнительные кнопки. «Подумали, – объяснил он, – что левой руке может стать скучно...». Нажатие на кнопку под указательным пальцем приведет к переключению «вверх», если же надавить кнопку под большим, КП переключится «вниз». Но есть опасность по ошибке нажать кнопку звукового сигнала или поморгать дальним светом встречному транспорту (что я периодически и делал, когда ошибался с выбором кнопок на «густонаселенном» пульте». Если же не ошибался, команда от кнопок на руле или от рычага КП



Зад стал уже,

зато кофры – вместительнее!





передается 32-битному ECU, управляющему системой YCC-S. Она, в свою очередь, включает небольшой 12-вольтовый электродвигатель – и он приводит в действие гидравлику, выжимающую сцепление. Одновременно с этим другой электродвигатель приводит в действие механизм переключения передач. Результат этих манипуляций отображает жидко-кристаллический индикатор, встроенный в приборную панель: на нем высвечивается номер включенной передачи.

Мотоцикл можно заводить и с включенной передачей, но при этом нужно обязательно нажать либо на рычаг переднего тормоза, либо на педаль заднего. Иначе мотор не заработает. На дороге с уклоном оставлять мотоцикл нужно на включенной передаче – парковочного положения «Р» (как на автомобильных «автоматах») у КП FJR1300 нет.

Блок сцепления изначально немного «ведет», что помогает при маневрах на малых скоростях и во время парковки. При исполнении таких маневров невольно начинаешь подумывать, что задний ход был бы отнюдь не лишним. «Реверс – это лишний вес, а мотоцикл и без того тяжеловат, – среагировал Томинага-Сан, – за счет того, что установили 3,5-килограммовую трансмиссию-полуавтомат. Для такого спорт-туриста, как наш, снижение веса – одно из ценных достоинств...».

За 300 километров экспериментов с FJR1300AS я постепенно привык к необычному управлению этим мотоциклом. Но пришло время пересаживаться на традиционный FJR1300A. Хочу сказать, что, даже со всей моей консервативностью, во время туринга на AS редко возникала необходимость пользоваться хитрым ручным переключением передач. Только изредка – в «быстром» повороте. Или чтобы не елозить своей ногой и не цепляться за левую ногу «второго номера» – Джуди. Или чтобы переключиться на первую или нейтраль, стоя у светофора, когда левая нога принесет больше пользы, если ею удерживать в вертикали тяжелый мотоцикл... Коробка-полуавтомат оказалась особенно полезной в городских пробках. Или когда переключаешь «вниз», чтобы рвануть и обогнать ползущий в гору грузовик, водила которого решил поиграть в дрег-рейсинг с соперником на таком же тяжеленном колесном складе. При разнице скоростей в пару км/ч...

Передачи на FJR1300AS переключаются настолько гладко, что это уже не просто вопрос удобства пилота, но и фактор, который сполна оценит пассажир. Управление не требует сосредоточения усилий и внимания, так что водитель сможет чаще наслаждаться пейзажами за обочинами. И еще: в городах с напряженным движением позорная перспектива заглох-

нуть перед светофором напрочь отпадает. И путешествие протекает беззаботно. Почти как на большом скутере: откручивай и – поезжай.

Вопреки тому, что некоторые ощущения от нового турера напоминают скутер, FJR1300AS – полноценный мотоцикл, без дураков. У пилота остается право и возможность самому переключать передачи. По сравнению с вариаторными аппаратами, торможение двигателем более чем адекватное, и нет риска заблокировать заднее колесо при безответственных переключениях «вниз» – ECU не позволит понизить передачу, если обороты двигателя выше 7250 об/мин. А электронное управление проскальзыванием сцепления позаботится о соответствии между инерцией и оборотами – примерно так же, как и проскальзывающее сцепление спортбайков.

Позволю себе смелое предположение: система, подобная той, что на Yamaha FJR1300AS, найдет применение в секторе спортбайков. Ее, разумеется, потребуются усовершенствовать – чтобы можно было переключать передачи без сброса газа. Но преимущества использования такой системы на «спорхах» очевидны. Любой гонщик оценит возможность переключать передачи без перемещений в седле и без помощи ноги. Будьте уверены, так и произойдет. И запомните модель мотоцикла, с которого все началось: Yamaha FJR1300AS. ❧

КАНАДА + АМЕРИКА → ДВИЖЕНИЕ ВПЕРЕД.

Фамилия основателя компании **BRP** г-на **Ж. Бомбардье**, как название торговой марки, становится историей. Спортивные успехи своих квадроциклов побудили компанию **BRP (Bombardier Recreational Products)** обратиться к прошлому мотоспорта... и вновь подтвердить страсть Компании к переменам. Знаменитая марка квадроциклов **Bombardier ATV** получила новое имя.

Can-Am (Canada-America) — это название легендарных соревнований по мотокроссу, в которых участвовали и побеждали мотоциклы марки **Can-Am**, производимых в своё время компанией **Bombardier**.

Can-Am. Звездное имя возвращается!

Can-Am



OUTLANDER 800

ЛУЧШИЙ КВАДРОЦИКЛ ГОДА

По оценке журналов: *Клаксон (Россия), ATV Magazine, Quad off-road Magazine, All-terrain Vehicle (USA).*



**МУЖЧИНЫ ЕЗДЯТ
ВЕРХОМ**

Все модели квадроциклов **Can-Am**
у официальных дилеров BRP Inc. в России.

Алматы, Анадырь, Архангельск, Барнаул, Великий Новгород, Владивосток, Волгоград, Воронеж, Выборг, Геленджик, Екатеринбург, Иваново, Ижевск, Иркутск, Казань, Калининград, Кемерово, Киров, Кострома, Красногорск, Красноярск, Магадан, Магнитогорск, Москва, Мурманск, Нижний Новгород, Новосибирск, Новый Уренгой, Норильск, Омск, Оренбург, Пермь, Петрозаводск, Петропавловск-Камчатский, Псков, Ростов-на-Дону, Рязань, Самара, Санкт-Петербург, Саратов, Северодвинск, Сочи, Сургут, Тольятти, Томск, Тюмень, Уфа, Челябинск, Череповец, Ярославль

ATTORNEO DISTRIBUTORE IN RUSSIA
ROSAN

www.rosan.su

SUZUKI GSR600,
родстер

Год выпуска **2006** |
Двигатель **599 см³** |
Макс. мощность **97 л.с.** |
Масса **183 кг** |
Максимальная скорость
200 км/ч |
Ориентировочная цена
304 500 руб.

GSR

Лев ГАРЯЕВ,
фото Дмитрия ТЮРИНА

ЧЕГО ХОЧЕТ МЕДИЧКА?

...Под звук выхлопа (похожий на то, как бас-гитара задает ритм джаз-бэнду) «сузик», прогреваясь, плясает на меня своей граненой фарой. Я — на него. Не знаю, что усмотрел он, но мой взгляд зацепился за мощную алюминиевую раму, за «джиксерный» двигатель, даже поворотники — и тех коснулась изобретенная дизайнерская мысль.

Три — два — один!.. В мягком седле вырливаю по дорожкам на ВПП — взлетно-посадочную полосу. Спасибо конструкторам за абсолютно прямую посадку и небольшое расстояние между рулем и сиденьем. Руки расслаблены, позвоночник параллелен елкам, растущим по краям дороги... Вот заеду втород — более удобной позы и желать трудно. Большой угол поворота широкого руля «на бру-дершafft» с низким центром тяжести наделяют GSR завидной маневренностью. Чего еще нужно для побед в игре «в штопор» с километровыми пробками большого города в летний час-пик? Правиль-

но: плавного и тяговитого двигателя. Откуда, думал я, ему взяться? Немыслимо, чтобы установленный здесь оборотистый 600-кубовый «рыдник» от GSR из паранормальной завсегдатай-красной зоны превратился в эластичный и тяговитый агрегат, не требующий бесконечной, утомляющей (в пробках) дерготни рычагом КП... Но после того, как тронулся с 1500 об/мин, без единого провала и подхвата достиг высоких оборотов. И тогда удавил в себе стереотип по поводу нервных проявлений малой (ну, сравнительно малой) кубатуры и спортивного нетерпения мотора. Думается мне, в немалой степени дергающие движки сменили уравновешенностью двойные дроссельные заслонки. И, естественно, дефорсировка: «срезать» с мотора 25 сил в угоду крутящему моменту — такое усекование бесследно не проходит. Но и при всей своей мягкости и плавности двигатель свои зубы (а точнее — спортивно-байковское происхождение) он еще как способен показать. Сейчас расскажу...

«Диспетчер дал добро на взлет», я выкрутил газ — и GSR начал разгон на форсаже. С переключением каждой очередной передачи и набором скорости я ожидал, что он будет напрягать все больше. Но я не терял контроль над машиной. В красную зону стрелку тахометра я не затопил — все-таки жалко терзать необкатанный мотор.

А он и не располагал к дерзости. Его просто чувствовать: лучше всего ему в скоростном диапазоне «с четырех до девяти»... Но вот зйфория от гармоничной



динамики разгона из меня выдуло потоком встречного ветра: после 140 км/ч ощутил, что давит в грудь. Почувствовал себя уже не пилотом, а тормозным закрылком. Впрочем, глупо при полном отсутствии атрибутов заслона ждать хотя бы намека на ветрозащиту... Комфортный скоростной диапазон я уяснил. Теперь попробую познать, как эта машинка рудится. И повторил разгон. Резко открыл газ на первой передаче, и тут что-то меня

дернуло – взял, да и сыграл сцеплением. Переднее колесо вмиг взмыло в воздух... Так, еще газку – и уже держу мотоцикл в балансе. Едем в полноценной «свече»!.. Ты, выходит, можешь и так?! Н-да, теперь тебя понимаю: зубаст ты, братец.

Попросим диспетчера записать в протокол испытания: «Разгон, будь то в спокойном или предельном темпе, – на «пятерку». Три балла из этих пяти я отдаю мотору – за докладистый характер и ров-

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Название модели	Suzuki GSR600
Модельный год	2006
Габариты, мм	2090x795x1075
База, мм	1440
Сухая масса, кг	183
Высота по седлу, мм	785
Дорожный просвет, мм	130
Макс. скорость, км/ч	200
Объем топливного бака, л	16

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	4-цилиндровый, 4-тактный рядный
Рабочий объем, см ³	599
Размерность	67x42,5
Макс. мощность, л.с. при об/мин	97/12000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	65/9600
Система питания	впрыск топлива
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер

ТРАНСМИССИЯ

Сцепление	многодисковое в масляной ванне
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепью

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	диагональная из алюминиевого сплава
Передняя подвеска	телескопическая вилка
Задняя подвеска	маятниковая с моноамортизатором и прогрессивной характеристикой
Тормозная система	гидравлическая раздельная
Передний тормоз	2-дисковый 4-поршневые скобы
Задний тормоз	1-дисковый 2-поршневая скоба
Передняя шина	120/70-17
Задняя шина	180/55-17





ПРОТОКОЛ

ДВИГАТЕЛЬ

Эталон для дорожных мотоциклов. Ровный и покладистый по тяге, уверенно тянет во всем диапазоне оборотов. Заметьте: даже на «низах».

ТРАНСМИССИЯ

Коробка работает отлично, разве что нейтраль повисит не идеально четко. (Дайте, в конце концов, к чему-нибудь придраться!)

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Жаль в русском языке нет дословного перевода слова Super – приходится заимствовать у англичан. Заимствуют и оценивают им «ходовку».

ТОРМОЗА

Они не идеальные, по-джиксерски резкие.

ПРИБОРЫ И СВЕТОТЕХНИКА

«Приборка» очень информативна, показания легко читаются даже краем взгляда. Фара и выглядит и светит просто потрясающе. Задние стоп-сигналы в форме софел реактивных двигателей изнутри напичканы светодиодами.

КОМФОРТ

На уровне хорошего дорожного мотоцикла. Единственное, что немного смущает, – довольно ощутимые вибрации в ручках руля.

ЦЕНА

Стоит дорого, столько же, сколько «старший брат» – Bandit 1200. Но можно говорить с уверенностью: имея возможность выбрать, склонись в пользу «меньшого».

ную, уверенную тягу. Четвертый балл – коробке передач и сцеплению: «За четкую работу без ошибок и «недовтыков». А пятый – жесткой алюминиевой раме: она помогла мне без напряжения контролировать «джиксер» без «икса».

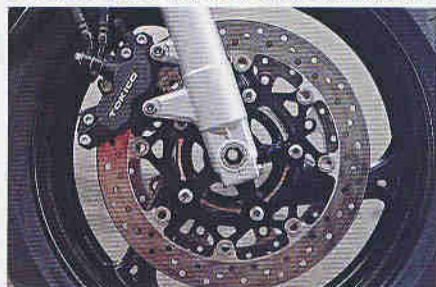
Тормоза – улет! Современные гидромеханические «челюсти» жадно впииваются в диски, стоит тронуть рычаг на правой ветви руля... Но на переднее колесо «сузик» подниматься никак не хотел. Да, тормозил отлично, давая ясно почувствовать момент блокировки переднего колеса, по визгивала покрышка Bridgestone BT-014, словно говорила: «...ибо нефиг!». Но в стопки – ни-ни! Ну и ладно, отказала – я понял. Не буду рисковать: лучше Фортуна задом, чем Фемида передом.

Кончился прямой участок дороги, и я, не снижая скорости, стал вваливаться

в череду поворотов. Ни в одном из них не возникло ощущения расколбаса, ни разу я не испугался того, что сойду с траектории. Жесткий, как фермы железнодорожного моста, GSR один за другим проглатывал виражи. Мощнейшей продемонстрировала себя рама, отработали свое регулируемые подвески (в обеих – по настройке преднатяга пружин и гидравлики отбоя). Не сплеховала и спортбайковская резина (BT-014 – у всего семейства GSXR). Эх, зря я, когда собирался на тест, предпочел спортивным штанам со слайдерами штаны классические – мог бы сейчас и подножки «запилить»... Вот тут, в череду виражей, до меня дошло: GSR точно волк в овечьей шкуре. А если точнее, раздетый спортбайк с прямым рулем.

Погоняли, порезвились – с отвращением возвращаемся в городскую дорожную

Не хватает лишь хронометра.



Отчасти и тормоза придают мощу спортивный нрав.



суголоку. Остаток трассы преодолеваю на комфортной скорости 130–140 км/ч. Можно разогнаться и быстрее, только душу из груди выдувает.

Ну, здравствуй, трафик городской!.. Но что со мною? С каждой следующей сотней метров отвращение растворяется – получаю удовольствие от маневрирования в автопотоке. Не так и плоха та вода, в которой GSR чувствует себя рыбой: он настолько легко рулится, с ним так легко пролезает в дырки между машинами, будто едешь на легком городском эндурике.

Элементарно обрулив четырехколесных, подкатил к светофору с пешеходным переходом близ какой-то клиники. Время вечернее, по переходу шествовали студенты-медики и студентки-медики. И их глазки зацепились. Сначала – на мое. Потом и мне перепало. «Повелись»...

Буду делиться выводами. Suzuki удалось создать действительно классный, на высоком техническом уровне дорожный мотоцикл, удобный, без натяжек, для ежедневной езды по городу, не только в часы пик, скажем, на работу, но и для вечернего прохвата – чтобы «спустить пар», накопившийся за трудовой день. Дальние поездки стоит ограничить сотней км: мотоцикл для дальнотоя не предназначен. Но если нужда заставит, то и на трассе не подведет. И еще одно полноценное ему применение: мотоциклом можно долго и молча любоваться.

Ну, вы про него продолжайте думать, рассматривайте его снимки, а мне уже некогда – я на свидание. С медичками. Двумя сразу. Без мотоцикла. В конце концов, это он приложение ко мне, а не наоборот.

Правда, не уверен, что так же рассуждают медсестрички. Придется убедить. ❧

Мотоцикл для теста предоставила компания «Байк-Ленд».



На правах рекламы

МОТОЭКИПИРОВКА АКСЕССУАРЫ ЗАЩИТА

ТРИНИТИ СПОРТ

СЕЗОННЫЕ СКИДКИ



VEMAR



daytona

SHOEI

"ТРИНИТИ СПОРТ": г. Москва,
5-й Донской проезд, д. 23
тел.: (495) 796 9630,
www.trinitysport.ru

"МотоЛегион": г. Москва,
Ярославское ш. д. 109, тел.: (495) 745 8668
Каширское ш. д. 61,
тел.: (495) 221 4241, www.moto-salon.ru

796 96 30
www.trinitysport.ru

с е к о н д - ТЕСТ

KAWASAKI
ZZR1200R,
неоклассик

Модельный год **2001** |
Двигатель **1164 см³** |
Мощность **122 л.с.** |
Сухая масса **223 кг** |
Ориентировочная цена
248 000 руб.

ZRX
1200R

Антон БАРСУКОВ,
фото Виктора АКИЛОВА

ЧЛЕН ПАРТИИ



Пока Гринпис с пеной у рта боролся за чистоту планеты, добивался установки катализаторов в выхлопные тракты бензопил, авиамоделей и крупного рогатого скота*, призывал безбожно штрафовать всех, кто выдыхает в атмосферу хотя бы грамм CO₂ в год, Kawasaki в тиши своих конструкторских бюро задумала бунт. Большой, зеленый, и далеко не мирный. Короче, Green, но вовсе не Peace.

Многие современные мотоциклы, особенно спортбайки, страдают нездоровой озабоченностью собственной фигурой, как огня боятся лишнего веса и с презрением смотрят на «старших братьев», не оборудованных катализа-

* По последним научным данным, 25% объема газов, создающих парниковый эффект, производит КРС.

тором и оттого бесстыдно и громко портящих атмосферу (Земли, конечно). Таких, как этот большой «Квак». Завидев ZRX1200R, нагло зеленеющего среди серого и черного «металлика» других мотоциклов, возникло впечатление, будто он орет во всю глотку: «Смотрите на меня! Я большой, зеленый и тяжелый! Мой двигатель весит столько, сколько CBR600RR в упаков-

ке! Даже надпись «Kawasaki» на баке потянет на добрый килограмм...». И еще, кажется, будто каждая деталь этого зеленого великана сделана с двукратным, а то и трехкратным запасом прочности. И веса. Воистину, Kawasaki Heavy Industries**.

** Тяжелая индустрия Kawasaki – полное название японского концерна.

«ЗЕЛЕННЫХ»



При ближайшем рассмотрении оказалось, что этот экземпляр «зеленого» успел побывать в «боях»: на нем нет левого поворотника и миниобтекателя. А жаль, ведь мини-бикини ZRX1200R – его отличительная черта. Кроме этих мелких повреждений ни одна деталь мотоцикла не пострадала. Вывод: лишний металл – иногда совсем не лишний. А раз так, то не фиг медлить – в седло!

Седло оказалось тюнинговым, от Corbin. Его гелевая начинка мягко приняла и плотно обтекла зад. Слово сел не на мотоцикл, а в офисное кресло – то, что в углу, для шефа. До боли знакомая классическая приборная панель с двумя «стаканами» сразу показалась родной (кто ездил на «Явах», тот поймет). А вот цифры на приборке выглядят враждебно. Байк, видимо, пришел к нам из Штатов, поэтому

спидометр «считает» в милях. Правда, и «километры-в-час» тоже здесь, но цифры километровой градуировки мельче и хуже освещаются. К своему удивлению, не обнаружил на приборной панели индикатора температуры охлаждающей жидкости. А вот индикатор уровня топлива есть. Вещь полезная.

По ощущениям, мотоцикл действительно массивный. Двигатель заработал и заставил рукоятки руля мелко вибрировать. Но вот чего ожидал меньше всего: «зеленый нахал» попытался командовать. Не успели тронуться, как он будто возмутился: «Не понял! Парень, мы едем или нет?». Я добавил газа. А он не унялся: «Мужик, ты определился: либо ты все-таки командуешь как надо, либо это буду делать сам!». Я растерялся перед такой наглостью и спасовал – уступил. Пока



привыкал к жесткому характеру байка и управлял им с некоторой робостью, ощущал, что мотоцикл доминирует: сам выбирал траектории, режим ускорения и торможения, вежливо демонстрировал свое превосходство и инициативу.

Характерец у ZRX1200R еще тот! Двигатель с жидкостным охлаждением и линейкой карбюраторов Keihin довольно резко реагировал на газ и отказывался понимать, что иногда приходится ехать и спокойно. Крутящий момент – просто жеребцовый. Это впечатление усугубилось тем, что кривая мощности, по ощущениям, изгибается в парочку нехилых подхватов. Если не подготовиться как



Классическая приборка с двумя «стаканами».



Как же он не любит наклоняться в поворотах...

следует, возникает чувство, будто аппарат вот-вот выдернет твои руки из плечевых суставов. Короче, если ты привык к «шелковой» мощности современных «литровых» спортбайков и больших «классиков» с впрыском топлива, то имей в виду: зеленый «Квак» совсем другого нрава – полная их противоположность.

Шасси и подвеска довольно жестко реагируют на дорожные неровности. Если бы не седло Corbin, о комфорте можно было бы говорить только из этикетных соображений. А вот на жестких ускорениях и торможениях перенос веса происходит гораздо более плавно, чем у одноклассников Suzuki Bandit 1200 и Yamaha XJR1300. И в поворотах мотоцикл приятно удивил: по сравнению с «Бандитом»

и XJR1300, шасси ZRX1200R жестче и более «сбитое», подвеска – информативнее. Мотоцикл менее склонен к расколбасам и увереннее держит дорогу. Думаю, это заслуга заднего маятника – он совершенно нетипичен для подобных себе по классу. Во-первых, он усиленный, оттого больше напоминает спортбайковский. Во-вторых, узел натяжения цепи выполнен в виде эксцентрика. Вилка и пара задних амортизаторов – регулируемые. Это тоже необычно для классика.

Подвеска и шасси ZRX1200R продвинутые, но поворотов мотоцикл «не любит». Чтобы уложить «зеленого» в вираж, нужно приложить физическую силу – он всем своим поведением демонстрирует, что ему это не нравится. С ним за-

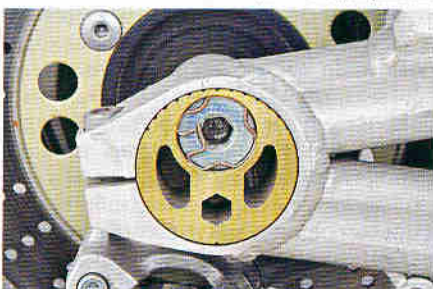
будьте о поворотах «с коленочкой» и спортбайковской управляемости! Но сосредоточьтесь на выходе из поворотов и раннем открытии газа – тогда у вас появится шанс перемещаться быстро.

Не очень лестно отзовусь о тормозах. В 2000 году 6-поршневые скобы считались верхом совершенства, но теперь мы знаем, что это не совсем так. Чтобы заставить бестию активно замедляться, нужно приложить к рычагу усилие выше среднего. А то и помочь задним тормозом. Благо, он довольно эффективен. При этом чувство переднего тормоза невнятное. Этому, видимо, виной и штатные шланги: в силу возраста они тянутся безбожно. Короче, вместо них сюда просятся тюнинговые армированные.

Мотоцикл оборудован маятником необычной для классиков конструкции.



Регулировка натяжения цепи – эксцентриками.



Оба задних амортизатора – регулируемые.





Двигатель ZXR1200R очень массивный.



Карбюраторы оборудованы датчиком положения заслонок.



Передние 6-поршневые скобы, по современным меркам, вяловаты.



Вилка – с полным набором регулировок.

Пятиступенчатая КП «зеленого» довольно шумная. Но прощай: работает она четко. Передачи «длинные» и позволяют в полной мере использовать матерый крутящий момент «литра-двести»... Попробовал попереключаться без сцепления. Мотоцикл без жалоб выполнил команду, но желанного спортбайковско-го энтузиазма не проявил. Классика есть классика, удивляться здесь нечему... А как у нас с поведением на высоких скоростях? Щелкая КП, легко разогнался до 190 км/ч... И тогда произошло совершенно неожиданное...

Для перевозки фотоаппарата и прочего хлама я приделал на бак магнитную сумку. Единственное, что удерживало ее на мотоцикле, кроме магнитов, – ремень, пропущенный в просветы между перьями вилки вокруг рулевой колонкой. Так вот, на 190 км/ч поток ветра оказался столь могучим, что оторвал от бака магнитную сумку. Повиснув на одном ремне, она взлетела, шмякнула меня в грудь и, словно черная птица, стала хлопать крыльями на ветру прямо перед моей мордой... От неожиданности накатил холодный пот, в крови вскипел адреналин. Пришлось на мгновение бросить руль и обеими руками сцапать возмнившую себя птеродактилем сумку, а затем решительным движением прилепить ее обратно к баку. Отбив неожиданный налет «сумчатой авиации», я вновь принял управление мотоциклом на себя. И тут поймал взгляд водителя встречной машины. Картина, как в том стихике (с дурацкой рифмой): твои огромные глаза я не забуду никогда...

Какова максимальная скорость я, к сожалению, так и не выяснил. Зато после инцидента контакт с мотоциклом окончательно установился. «Зеленому», оказалось, можно доверять! Пока я бился с «черными крыльями судьбы», мотоцикл продолжал двигаться по прямой и ни на мгновение не потерял стабильности.

И тогда меня осенило! Ведь с самого начала я принял этот байк не за того, кем

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модель	Kawasaki ZXR1200R
Модельный год	2001
Сухая масса, кг	223
Габариты, мм	2120x780x1150
Колесная база, мм	1465
Высота по седлу, мм	790
Объем бензобака, л	19

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	4-цилиндровый, рядный, 4-тактный
ГРМ	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см ³	1164
Размерность, мм	79x59,4
Степень сжатия	10,1
Макс. мощность, л.с. при об/мин	122/8500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	112/7000
Система питания	4 карбюратора Keihin с диаметром диффузора 36мм
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер

ТРАНСМИССИЯ

Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	5-ступенчатая
Главная передача	цепью

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	стальная дуплексная
Передняя вилка	телескопическая
Ход переднего колеса, мм	120
Задняя подвеска	малтниковая, с двумя амортизаторами
Ход заднего колеса, мм	123
Тормозная система	раздельная, гидравлическая
Передний тормоз	2 диска Ø 310мм, 6-поршневые скобы
Задний тормоз	1 диск Ø 220мм, 2-поршневая скоба
Передняя шина	120/70ZR17
Задняя шина	180/55ZR17



«Зеленый» буквально провоцирует подпортить экологию.



он является, искал в нем то, чего в нем нет: это не спортбайк, не турист, а мускулбайк. Отсюда и демонстрация некоторой грубости, жесткости: у ZRX1200R просто мужской характер. Он не любит двусмысленностей и неоднозначностей. Да – значит да, нет – значит нет. Все остальное – от лукавого.



В темноте километровая шкала освещается хуже мильевой.



Праздничный салют из «прямой кишки» Muzzy.

Как только я ему доверился, езда на ZRX1200R стала приносить дикое удовольствие. Переднее колесо все чаще покидало брентную землю, а грубая мускульная сила в поворотах компенсировала особенности управляемости. Чем-то характер «Квака» напомнил Suzuki Bandit 1200. У их двигателей много общего. Оба выдают не ровную и вылизанную мощность, а обрушивают на пилотов поток чистой первобытной дури. Оба не обезображены техническим прогрессом, что делает езду особенно эмоциональной. Но, в отличие от Bandit, «Квак» только маскируется под ретро. Смотрите, хоть на двигателе и есть ребра, охлаждение у него жидкостное (у «Бандита» – воздушно-масляное). Маятник по конструкции очень напоминает тот, что у последнего R1. Карбюраторы – с датчиком положения заслонок, а подвеска – регулируемая. Про мощность вообще молчу: «зеленый» существенно сильнее своего «криминального» конкурента. Так что даже если и называть ZRX1200R классиком, то исключительно с приставкой «нео»...

Последний акт тестового веселья – отжиг с прострелами. Фундаментальная тяга мотора настолько легко срывает заднее колесо в пробуксовку, что невозможно удержаться и не отжечь. Благо, хозяин мотоцикла оказался истинным ценителем всего двухколесного и отнесся к экспериментам (с известным резуль-

татом) с пониманием – не убил меня за порчу задней покрышки.

Вечером после теста мы устроили праздничный салют. Если отвинтить ручку газа до упора, то в момент срабатывания ограничителя оборотов через «прямую кишку» Muzzy вырываются такие смачные хлопки с пламенем, что остаться равнодушным к этому идиотскому и антиэкологичному развлечению не смог никто. А для себя я решил: пока есть такие мотоциклы, как этот «Квак», к политической партии «зеленых» не примкну – он мне ближе.

Я так скажу, если хозяин Kawasaki ZRX1200R не страдает дистрофией и, уж извините, мужик с яйцами, то сможет извлечь из «Квака» тонны удовольствия. Но учтите, с ним следует общаться, как мужчина с мужчиной – прямо, без двусмысленностей, а придется – с помощью мускульной силы. А то, что, по современным меркам, он тяжеловат – это тоже его достоинство. Хорошего мотоцикла должно быть много. ❖

P.S. Автор не имеет ничего против деятельности природозащитников. Он не инопланетянин, просто отпетый мотохулиган.

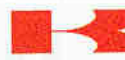
Автор благодарит мотоклуб «Ворон» (Кавказские Минеральные Воды) за содействие при проведении теста. Особая благодарность Игорю РЕЗНИКОВУ (Гоше) за предоставленный на тестирование мотоцикл. Экипировка предоставлена компанией «Панавто Ко».



Официальный дилер



YAMAHA



Kawasaki



СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ

Мототехника.
Экипировка и аксессуары.
Сервисный центр.
Продажа в кредит.

* ПОДРОБНОСТИ НА САЙТЕ
WWW.RUBIKER.RU

Салон:	Москва, Сколковское шоссе, дом 31, ТВК "Спорт Хит"	933 78 30
Салон:	Москва, ул. Смольная, д. 63Б, ТЦ "Экстрим"	380 10 52
Сервис:	Москва, ул. Средняя Калитниковская, дом 28, стр.2	775 16 77

БОЛЬШОЙ ВЫБОР МОТОТЕХНИКИ



МОТОЦИКЛЫ
СКУТЕРЫ
МОПЕДЫ



Представительство Defiant Co., USA

Россия: (495) 788-72-37, 755-44-76
www.defiant.ru, alex@defiant.ru

Украина: (044) 561-15-16
Инфолиния: 8-800-50-800-00



ДИЛЕРЫ:

Архангельск, Барс (8182) 642-626
 Белгород, "Мотосалон ХХХ" (4722) 59-05-85
 Волгоград, "Инко-Моторс" (8442) 71-48-66
 Екатеринбург,
 ЧП Богатырев (Семерка) (343) 225-04-70
 Зеленоград, Зелмоторс (495) 536-76-55
 Иваново, ИП Бахарев А. Е. (4932) 429-792
 Казань, Мотосалон Викинг (843) 516-91-79
 Коломна, ООО «МотоВело» (0968) 14-61-75
 Краснодар, Планета-Авто (861) 271-18-18

Киров, ООО «Мотор» (8332) 51-00-88
 Клинцы, Урал (236) 432-00
 Москва, Кемп Ясенево (495) 422-29-92
 Москва, ООО «Лорд» (495) 375-25-00
 Москва, Грант (495) 744-95-13
 Москва, «Скутер-сале» 788-73-34
 Моск. обл., 13км Горьковского ш.,
 Контур-Лада (495) 525-60-20
 Моск. обл., Горьковское ш., 1км, от МКАД,
 БОР «Торгово-сервисный комплекс»,
 ангар№5 «мото» (495) 742-27-09

Н. Новгород, ООО «Розничная торговля» (8312) 61-93-80
 Орехово-Зуево, ООО «Баро» (241) 2-17-54
 Пермь, ООО «Экстроид» (342) 244-83-59
 Пермь, "Дилос Экстрим" (3422) 449-937
 Ростов, Самурай (863) 292-22-32
 С.-Петербург, ООО «Велоалекс»
 (812) 331-03-23 (розн.), 622-11-40 (опт)
 Сочи, ИП Русыев (8622) 98-49-52
 Тамбов, ООО «Мото-Экстрим» 8-910-757-88-75
 Челябинск, Мотекс-Мото (3512) 36-10-99

Приглашаем к сотрудничеству дилеров!

ТЕСТ

HYOSUNG
GV650 Aquila,
чоппер

Год выпуска **2006** |
Двигатель **648 см³** |
Мощность **77,8 л.с.** |
Масса **210 кг** |
Ориентировочная
цена **249 000 руб.**



Сергей ЕВПРЯКОВ,
фото Дмитрия ТЮРИНА

НЕ ВСЕ ТО ХРОМ, ЧТО БЛЕСТИТ

«Чей это мотоцикл?» – «Это не мотоцикл, это чоппер, крошка».

Помните этот фрагмент диалога из шедевра Тарантино «Криминальное чтиво»? Его нельзя не запомнить. Он приходит на ум, когда движешься на настоящем блестящем чоппере. Прямая посадка, ноги вытянуты вперед, еду расслабленно. Электронный спидометр сообщает, что набрал неплохую скорость. И я над нею властен. Рвануть, с ревом разрезать воздух на автомагистрали, чтобы потом полчаса приходиться в себя?.. Не получится: как сказал бы закоренелый промоутер – другой формат. Вынесенная вперед вилка, высокий руль, низкое сиденье в форме «облизанной» «сту-

пеньки». И громадьё хромированных деталей – начиная от корпуса фары и приборной панели и заканчивая кожухом главной передачи и рамкой радиатора. Не находите, Hyosung GV650 Aquila напоминает очертаниями Harley-Davidson V-Rod? Не говорю, что это хорошо или плохо – так есть. И не говорю, что стилизация под V-Rod украшает – кому как... Мне – нравится: линии бензобака плавно переходят в сиденье и дальше – в заднее крыло над широким «180-м» задним колесом... Но важнее, как он едет.

А едет очень прилично. Двухцилиндровый V-образный двигатель (с двумя





верхними распредвалами в каждой «голове»), разработанный на базе мотора от Suzuki SV650, выдает 77,8 л. с. мощности при 9000 об/мин. Совсем даже не чопперный показатель – выше чопперного. Но если совсем строго судить, то это не достоинство, а неизбежность: если порыться в рекламном проспекте Hyosung, увидишь в тексте: моторы у всех «корейцев» фирмы одинаковы на всех моделях. Разве что на GV650 за счет его небольшой дефорсировки удалось поднять показатель крутящего момента на средних оборотах... Этого оказалось достаточно, чтобы водитель при передвижении по магистрали оставался в расслабленном состоянии. Другое дело, «ампутация» шестой передачи сказалась на расходе топлива: с 17 литрами в бензобаке без дозаправки проедешь не больше 300 километров.

Въехал в город – пришлось призвать на помощь навыки спортивной езды. Резкие перестроения автомобилей в пробках вынуждают живо реагировать на «подставы»: где-то порезче притормо-

зить, а где-то и «вырвать»... Куда там – «вырвать»: на низких оборотах движок «с лентой». Тогда, известное дело, его приходится «взбадривать» частыми переключениями передач, удерживать обороты коленвала вблизи максимума крутящего момента. И уже еду, как на спортбайке... А тут не пойми откуда нарисовалась ржавая «Волга» с не менее ржавым цветом кожи южанина за рулем. Экстренно торможу перед рыдваном арбузного крестьянина, и уже готов обругать всех троих – рыдван, арбузы и ржаволицевого... А ругнул корейцев: тормоза-то вяловаты. Точнее, так: передние двухпоршневые тормозные скобы достаточно нормально, плавно «схватывают» практически с любой скорости, однако мне не хватает обратной связи при резком нажатии на рычаг. Невольно приходится задействовать задний тормоз. На такого рода мотоциклах он может быть весьма эффективным – за счет низко расположенного и смещенного к середине продольной оси мотоцикла центра тяжести. Здесь эта «классика жанра» срывается.

Город в дневные часы с его сумасшедшим движением и километровыми пробками все-таки не для нас с Aquila – и направляюсь за город прокатиться по извилистым дорожкам поселков и вдоль полей.

На трассе легко разогнался до 160 км/ч. Без шестой передачи двигатель работает почти на максимальных оборотах. Так долго не проедешь – и сбрасываю до комфортных 80-100 км/ч. Не совсем чопперный звук мотора больше схож с равномерным шелестом 600-кубового дорожника, чем с тракторным ревом хромированного линкора, каковым со стороны представляется этот Hyosung. Огромного размера глушитель при 650 «кубиках», распиханный по объему V-twin'a, сводит «звуковое сопровождение» практически на нет.

На неровностях услышал явно пластмассовый скрип. Откуда он взялся, пластмассовый-то? Остановился на обочине, стал всматриваться... Батюшки, так ведь большинство хромированных деталей... из пластика: кожух ременной передачи,



ПРОТОКОЛ

ДВИГАТЕЛЬ

Оборотистый, ни фига не тяговитый, а в целом способен сподвигнуть мотоцикл на, в общем-то, весьма динамичную езду.

ТРАНСМИССИЯ

КП работает нормально. Момент «схватывания» сцепления немного «размыт».

РАМА

Для мотоцикла такого класса и такой массы (молодцы корейские сопроматчики) конструкция весьма удачна.

РАБОТА ПОДВЕСОК

Как их настроишь – так и будут работать. Нужно похвалить передний «перевертыш» за жесткость на кручение.

УПРАВЛЯЕМОСТЬ

С такой базой глупо ждать от этого чоппера управляемости спортбайка, но и неудобств при маневрировании на небольшой скорости не возникает. Курсовая устойчивость – на высоте.

ПРИБОРЫ И ОСВЕЩЕНИЕ

Чистой воды восторг, выглядят здорово! Фара светит не хуже, чем смотрится.

ВНЕШНИЙ ВИД

Одно слово, удачное подражание H-D V-Rod.

рамка радиатора, кронштейн крепления крыла, боковые крышки, закрывающие карбюраторы – практически все, что сияет и призвано символизировать основательность и монументальность.

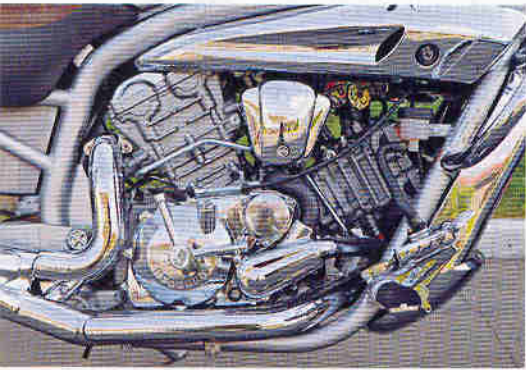
С этим все ясно. Не то, чтобы совсем уж «шлячок», но и, как любая имитация, пусть и искусная, вызывает одностороннее сокращение окологубных мышц. А может, это с моими мышцами не все в порядке?

А коль уж вылез из седла, осматриваю и другое, доступное зрительному восприятию. И вижу, что передняя вилка – перевернутого типа с регулировками

Передняя вилка регулируется и по сжатию.



Характер у мотора совсем не чопперный.



Винт регулировки гидравлики отбоя.



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модель	Hyosung GV650 Aquila
Модельный год	2006
Габариты, мм	2450 x 790 x 1120
База, мм	1640
Сухая масса, кг	210
Высота по седлу, мм	760
Дорожный просвет, мм	120
Макс. скорость, км/ч	190
Объем топливного бака, л	17

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	2-цилиндровый, 4-тактный, V-образный
Рабочий объем, см ³	648
Размерность	81.5 x 62.0
Макс. мощность, л.с. при об/мин	77.8/9000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	68/6800
Система питания	2 карбюратора
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер

ТРАНСМИССИЯ

Цепление	многодисковое в масляной ванне
Коробка передач	5-ступенчатая
Главная передача	зубчатый ремнем

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	трубчатая стальная
Передняя подвеска	телескопическая вилка с регулировкой гидравлики сжатия и отбоя
Задняя подвеска	маятниковая с двумя амортизаторами и регулировкой преднатяга пружин
Тормозная система	гидравлическая раздельная
Передний тормоз	2-дисковый Ø 300мм 2-поршневые скобы
Задний тормоз	1-дисковый 2-поршневая скоба
Передняя шина	120/70-17
Задняя шина	180/55-17

сжатия и отбоя, с ними за минуту-другую можно адаптировать Hyosung к любому типу дорожного покрытия. Я воспользовался моментом – адаптировал.

В очередном повороте проверил, на сколько можно наклонить мотоцикл. Сместил положение тела внутрь поворота – и Aquila чиркнула подножкой об асфальт. Но и наклон был достаточно глубоким.

Базовая комплектация этого чоппера весьма богата, здесь даже ременная передача на заднее колесо, а ремень, в сравнении с цепью, как известно, здорово снижает шумность, и кроме того, не требует постоянных смазок цепи, заднее колесо всегда чистое. Да и весит мотоцикл не как разводной чугуный мост, в отличие от того, что с карданом.

...А дело уж близится к вечеру – и как бы обратила на себя внимание «приборка». Панель цифровая, она предоставляет информацию о скорости, уровне топлива, температуре движка, о суточном пробеге... Вид у «приборки» странно-ват – смахивает на игровую приставку времен моей глубокой юности.

Но сумерки все сгущаются, пора в город. Да и надо бы показать мотоцикл столице во всей его красе. На Арбате остановился и, как ожидал, собрал кучку

зевак. Кто-то уважительно крикнул, осматривая фары с «бриллиантовой» оптикой. И еще раз – оценив свет светодиодного стоп-сигнала. А потом сказал: «Чем-то напоминает Honda NRX1800 Valkyrie Rune». Видать, знаток. И ценитель прекрасного... А ведь его замечание – комплимент.

Соглашусь с приятным зевачом: этот мотоцикл создан для того, чтобы приносить городскому чопперисту эстетическое удовольствие. Это красивая игрушка для взрослых мальчишек. А разве их мало среди нас? Не всем же быть сорви-головами-спортбайкерами или «чистюлями»-эндуристами... Корейцы молодцы, из «среднячкового» двигателя создали целую линейку абсолютно разных по назначению и параметрам модификации мотоциклов, и каждый, в том числе и этот чоппер, – такой как надо, ни отнять, ни прибавить. А что хром «не того» происхождения, ну и что?! Ведь сияет, как настоящий. Так что если вам за такую игрушку не жалко почти десяти тысяч баксов, то, отбросив снобизм, можете себе сказать: по совокупности достоинств мотоцикл, пожалуй, своих денег стоит. Pardon, не мотоцикл – чоппер. ❧

Мотоцикл и экипировку для теста предоставила компания «Байк-Ленд».



ТЕСТ

Иван КСЕНОФОНТОВ,
фото автора и
Дмитрия ТЮРИНА

VM JoyR 50, скутер



Год выпуска **2006** | Двигатель
4T, 49,6 см³ | Мощность
2,72 л.с. | Масса **73 кг** |
Максимальная скорость **50**
км/ч | Цена **32 393 руб.**

VM JoyS 50, скутер



Год выпуска **2006** | Двигатель
2T, 49,2 см³ | Мощность
4,42 л.с. | Масса **73 кг** |
Максимальная скорость **65**
км/ч | Цена **32 565 руб.**

Joy в переводе с английского – «радость». В этом семействе три машины: просто Joy, JoyR и JoyS. Но первый аппарат – без вариатора в трансмиссии, сравнивать его с двумя другими некорректно, потому мы его исключили из теста. В отличие от прошлогоднего лидера продаж «полтинников» от «Балтмоторс» – VM Action, семейство Joy оборудованы «телескопами» и дисковыми тормозами переднего колеса. Тормоза эти дисковые 1-поршневые, но у «эски» диаметр диска чуть больший.

Сказать о дизайне скутеров «по последней моде» было бы преувеличением. Качество изготовления и покраски наружных деталей, что называется «на уровне», облицовки подогнаны друг к другу плотно. В угоду дизайну здесь функциональную

деталь превратили в бугафорскую (этим грехом подчас страдают китайские изделия): на скутере не истинные, а фальш-«мигалки». Причем, что совсем странно, сквозь стекло просматриваются... лампочки. Так почему бы их не «поджечь»?!

На JoyS установлен самый мощный из 50-кубовых моделей VM двухтактный двигатель (4,42 л.с.), заимствованный у VM Action. Хорошо ли это? «Зеленые» однозначно скажут «нет», представляя хоть и слабый, но дымовой туман позади 2-тактника. Тогда как любители поотжигать с ними не согласятся: моторы 2T почти в два раза мощнее... Однако есть ли это преимущество в реальности? Тест покажет. А пока продолжим осмотр с пристрастием.

Внешне модели мало чем отличаются (взгляните на фото – убедитесь). Различия же в том, что у «эрки» литые колеса и более «пухлые» шины (3,50-10 против 3,00-10 у JoyS). Думаю, было бы логичнее укомплектовать резвую «эску» литыми колесами и «пузатыми» шинами – это наверняка понравилось бы молодым и лихим. А рассудительные люди, купившие более утилитарный (из-за мотора 4T) JoyR, смирятся и с «тощей» резиной.

Другие различия – форма глушителя, расположение воздухофильтра и наличие у мотора 4T щупа контроля уровня масла. Несколько различаются кронштейны зеркал и приборные панели. «Приборки» хотя изысканно-

КУСОЧЕК РАДОСТИ, НЕ ДОРОГО





Если сместиться на заднюю часть сиденья, то будет просторно. В некотором роде это само-скутер.

стью дизайна не блещут, всю необходимую информацию позволяют считывать легко.

Сзади под элегантным багажником спрятана металлическая дуга – за нее скутер можно приподнять на подставку без боязни отломить багажник. Разумно, практично.

Горловина бензобака позади седла. Ее крышка запирается ключом замка зажигания. Так же, как и запирающееся седло, а замок – возле основания седла. Отмечу это как достоинство, поскольку распространенные дистанционные замки (гнездо для ключа здесь, а запорный механизм где-то там), хотя и кажутся более удобными, однако со временем приводной трос закисает, и в один прекрасный момент седло перестанет открываться. Уж поверьте, с подобным мы сталкивались на других моделях.

С горловиной бензобака те же проблемы, что были с Action: зачем-то поперек ее приварена лишь ненамного утопленная перемычка, в нее упирается носик заправочного пистолета, и при заправке струя бензина, отражаясь, орошает все вокруг. Конечно, можно приспособиться – заправлять скутер только из канистры (и возить ее с собою?) или лишь чуть нажимать курок заправочного пистолета на АЗС, снижая давление струи горючего... Но кто обрадуется этой «дырке в голове?»..

Как и на большинстве 50-кубовых машин, водителю ростом выше среднего за рулем здесь тесновато. Это не только некомфортно – когда колени упираются в передний щит, но и небезопасно – колени превращаются в ограничители угла поворота руля. Правда, если использовать скутер как положено – то есть в одиночку, можно сместиться на самый конец сиденья, и станет не так тесно. Кстати, само сиденье мягкое, для «полтинника» достаточно большое, горизонтальное и без «ступенек».

Помимо просто громадного для 50-кубового аппарата багажника под седлом, имеется просторная емкость у переднего щита. Правда, сверху она открыта, но поместить сюда можно кучу малоценного барахла, которое не опасно оставить без запора.

Конструкция рамы такова, что седло закреплено на пластмассовой подседельной емкости, которая, в свою очередь, крепится к раме. Это удобно, в первую очередь тем, что легко (открутив пяток гаек) получить доступ к мотору. Например, чтобы отрегулировать карбюратор или заменить свечку.

Запустить двигатель «эрки» не удалось – оказалось, аккумулятор сел (скутер не проходил предпродажную подготовку). Пришлось «оживлять» мотор «внужную». И тут выяснилось, что передаточное отношение пускового механизма таково, что кик проворачивает коленчатый вал «в час по капле». Нет, неудоб-



Спидометр и указатель топлива – с крупноразмерными шкалами, так что данные легко читаются.



Багажная емкость у переднего щита – открытая.

но... Когда аккумулятор подзарядили, заработал и электрозанос.

Между автомобилями в дорожных пробках оба скутера лавировали легко. Правда, «вялый» 4-тактный движок лишает маневры некоего всегда желанного пафоса. Несколько компенсирует



Двухтактный мотор на «эску» переключал от BM Action, в котором он зарекомендовал себя как «бодренький».

Под декоративным пластмассовым багажником «конкретная» стальная дуга. За нее можно безбоязненно ухватиться, чтобы приподнимать скутер.



этот недостаток более достойная тяга «на низах»... Хотя нет, живость и резвость двухтактника она не заменяет. На прямых участках JoyS с 2T разгоняется до 65 км/ч, JoyR еле-еле переваливает 50 км/ч. Хотя по статусу «мопеда» он этого делать не обязан, но те, кто ездит на скутерах в городе, понимают, что здесь резвость скутера – вопрос безопасности. А между тем, весь японский 50-кубовый секунд-хэнд или «раздушенный» европейский легко разгоняется до 60–65 км/ч (а то и выше). У «эрки» двигатель отнюдь не «играет бицепсами», он настроен на спокойную экономич-



«Передки» слегка различаются: у JoyS (верхнее фото) штампованные колеса, зато шины чуть более пухлые и тормозной диск большего диаметра, чем у JoyR (нижнее фото).



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модель	BM JoyR 50	BM JoyS 50
Год начала производства	2006	2006
Габариты, мм	1650/700/1070	1650/700/1070
База, мм	1200	1200
Сухая масса, кг	73	73
Дорожный просвет, мм	100	100
Высота по седлу, мм	760	760
Емкость топливного бака, л	6,3	6,3
Применяемый бензин	A-92	A-92
Макс. скорость (фактическая), км/ч	50	65

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	1-цилиндровый, 4-тактный	1-цилиндровый, 2-тактный
ГРМ	ОМС, 2 клапана	лесточковый клапан
Рабочий объем, см ³	49,6	49,2
Размерность, мм	39/ 41,4	41/ 37,4
Степень сжатия	6,8	7,4
Номинальная мощность, л.с. при об/мин	2,72/7000	4,42/6500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	3,1/6000	3,7/4500
Система охлаждения	воздушная, принудительная	
Система зажигания	CDI	CDI
Трансмиссия	клиноременный вариатор и центробежное сцепление	

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	трубчатая, стальная, сварная	
Подвеска переднего колеса	телескопическая вилка	
Подвеска заднего колеса	маятниковая (блок «двигатель-трансмиссия»), с одним пружинным амортизатором	
Тормоз переднего колеса	дисковый, с 1-поршневой скобой	
Тормоз заднего колеса	барабанный барабанный	
Передняя шина	3,0-10	3,50-10
Задняя шина	3,0-10	3,50-10

ную езду, вариатор делает разгон плавным. Зато уверенным – даром, что ли, мотор четырехтактный!

Шины хорошо «держат» дорогу, с ними уверенно проходишь повороты с приличным для скутера наклоном. Оценю сугубо субъективно: увереннее себя чувствуешь на «эрке» с более солидными шинами.

Подвески, увы, не аховские – об этом говорю как мотоциклист этой страны и никакой другой. Принято считать, что скутер – машина сугубо городская, для хорошего асфальта. Но если вы покупаете его для передвижения по дорогам России, то ходовая часть должна быть если не такой же, как у эндуро, то близкой к ней. А тут простецие короткоходные скутерные подвески без гидравлики, вдобавок задние амортизаторы без прогрессивной навивки пружины и регулировки ее преднатяга. Так для кого выпускает «Балтмоторс» эту «радость»? Или у него есть увесистый портфель экспортных заказов из Западной Европы?.. Передние тормоза не уронили честь дисково-гидравлических механизмов! Особенно приятно это отметить, если сравнивать скутеры с моделями прошлого года. На нынешних BM останавливаться стало куда приятнее – чувствуешь, что ты властен над машинами.

Есть претензии, есть... А теперь взгляните на ценники. Задумались?.. Если

BM Joy 50

+	Достаточно современный внешний вид. Качественная подгонка пластика. Литые колеса (у JoyR). Эффективный передний дисковый тормоз. Хорошая управляемость. Неплохая динамика и «максималка» (у JoyS).
-	Подвески без гидравлики. Задний амортизатор без регулировки преднатяга пружины. Создает неудобства при заправке заливаемая горловина топливного бака. Внешний вид JoyS портят штампованные диски колес и «маленькие» шины.

скопили денег побольше, то купите что-то получше. А за эти довольствуйтесь таким кусочком радости. ❖

Спасибо Сергею и Денису ШИМАРОВЫМ за помощь в проведении теста.

DIMKO.RU

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

THE FIRST IN THE CITY



YAMAHA



ОБГОНИ ГОРОД

ЛЮБЫЕ МОДЕЛИ

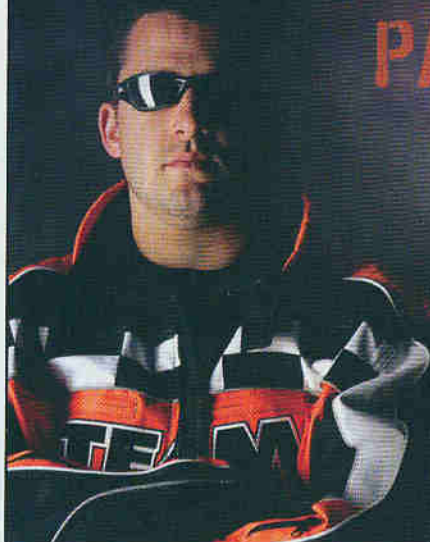
Волоколамское ш., **97**

901-99-97

www.dimko.ru

СЕРВИС, АКСЕССУАРЫ, ТЮНИНГ, МОЩНОСТНОЙ СТЕНД, КРУГЛОСУТОЧНЫЙ ЭВАКУАТОР

РАЗДЕЛИТЕ НАШУ СТРАСТЬ



SGN
SUMEKO

ООО "Сумеко"
Официальный
дистрибьютор
ARCTIC CAT в России

Информация о дилерах: www.sumeko.ru

ARCTIC CAT

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

BEGINNER,
мини-байк, Китай

Год выпуска 2006

Двигатель 39 см³

Мощность 3 л.с.

Масса 21 кг

Ориентировочная
цена \$ 500

Лев ГАРЯЕВ,
фото Дмитрия ТЮРИНА

ПО МАЛЕНЬКОЙ...

На каком спортбайке в нашем климате можно гонять крулый год? Скажете, ни на каком. А я возьму, да не соглашусь! Идите за моей мыслью. Источник спортбайкерского кайфа – пластмассовый ракетоподобный мотоцикл. Так вот же он: сквозь линзы очков ты увидишь этот источник. Зимой бери его под мышку, поезжай в крытый картодром – катайся до опущения!

Новое увлечение постоянно приводит в стан минибайкеров все новых поклонников. Отсюда и рост спроса на мотомагальней. Растет и предложение торговли. Но посмотрите на рынок миников: сплошь дорогие спортивные модели. Так ведь садиться за их рули «чайникам» весьма травмоопасно! И вот появилось, кажется то, с чем не страшно иметь дело – недорогой мини-байк именно для начинающих, доступный по цене, а по конструкции он не сложнее мясорубки.

В нем ни гидравлики в тормозах, ни жидкостного охлаждения, мотор – от бензопилы. Этот, пожалуй, самый сложный узел миника можно перебрать аж за 20 минут с помощью отвертки и пары гаечных ключей.

Я долго, крихтя влячивал себя в седло. Давненько не летал на «горбунках»! Благо, на картодроме закончился тренировка заведомо адекватно-картингистов. И я отправился покорять оперативный простор.

Прогретый моторчик раскрутился до оборотов схватывания сцепления, и казибошка со мною на горбу поползла по трассе. Не то, чтобы закусил удила и понесла... Но большего и не надо: тормоза

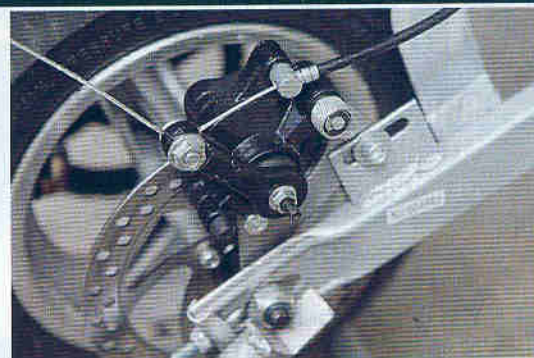
цепкими я не назвал бы. Хоть скорость, по меркам «нормальных» мотоциклов, и черепашня (30–40 км/ч), при массе поворотов, укороченных, однако провоцирующих к «раскрутке» прямых (а асфальт совсем рядом!), адреналина в кровь напускает! Так, словно на голодный желудок опрокинул рюмку и не закусил... Третий круг, пятый... И вот тот поворот, который я, прочувствовав, что резина уже немного прогрелась, решаюсь пройти «с коленкой»... Ах, незадача: когда заваливался, блохобайк подо мной начал «подколбашивать» – это взбрыкнула не жесткая на кручение рама. А ведь я вешу чуть больше половины паспортной грузоподъемности аппаратака... Непорядок! Но, с другой стороны, «тяжело в учении – легко в бою поражения»: после этого «китайца», сев, скажем, на итальянский Polini или чешский Vlada, почувствуешь, словно под тобой скала.

Вкатавшись, начал проходить повороты со все большей скоростью. Вот, вот

он – кайф! Слайдеры на ботах «обновид», и наколенные гоже обзавелись новыми царячинами, уже не обращаю внимания на «резиновую» раму... Как вдруг, войдя в азарт, больше нужного перенес вес тела на правую козленку, ослабил давление заднего колеса на покрытие – пошел его занос. Чуть оттолкнулся коленкой – и отправился вместе с малюткой в некий (по меркам минимото) хайсайд. Хорошо, что это не большой спортбайк! Я не упал – соскочил с мотика и изобразил легкоатлета, выполняющего тройной прыжок. Миник отделался парой небольших царяпин на пластике и подножке. Я его поднял, завел (с первого рывка за веревочку) и продолжил нелегкое занятие – постижение философии минидвижения. ■

Минибайк предоставлен ООО «Миник» (www.minik.ru).
Отдельное спасибо администрации картодрома «Лидер».





Тормоза. Они слабоваты.

Ручки тормозов. Их лучше заменить на велосипедные.



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модель	BEGINNER
Модельный год	2006
Габариты, мм	1020x560x600
Сухая масса, кг	21
Объем топливного бака, л	1

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	1-цилиндровый, 2-тактный
-----	-----------------------------

Рабочий объем, см ³	39
--------------------------------	----

Макс. мощность, л.с. при об/мин	3/9000
---------------------------------	--------

Система питания	карбюратор
-----------------	------------

Система охлаждения	воздушная принудительная
--------------------	-----------------------------

Система запуска	ручной стартер
-----------------	----------------

Сцепление	центробежное, сухое
-----------	---------------------

Коробка передач	отсутствует
-----------------	-------------

Главная передача	цепью
------------------	-------

Рама	трубчатая стальная
------	--------------------

Передняя подвеска	отсутствует
-------------------	-------------

Задняя подвеска	отсутствует
-----------------	-------------

Тормозная система	механическая, раздельная
-------------------	-----------------------------

Передний тормоз	1-дисковый
-----------------	------------

Задний тормоз	1-дисковый
---------------	------------

СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

	Тест-пилот	Минибайк Beginner
Страна-производитель	СССР	Китай
Год выпуска	1985	2006
Габаритная длина	181 см	102 см
Вес	71 кг	21 кг
Рекомендуемое топливо	бараний шашлык	AI-95 с двухтактным маслом
Скорость реакции	высокая*	средняя
Манера езды	резкая*	спокойная

Вывод. Аппарат идеален, как первый в карьере звезды картинго-модов. Многому научит, многое простит, не требовательнее, чем газнокосилка. Надлежит использовать во все времена года. Не приносит удовольствия пилотам с ростом выше 185 см, рекомендован (настоятельно!) остальным. В сферу применения не входит сдача норматива «ЖЖ».

* Оставляем справедливость этих характеристик на совести автора (прим. ред.)



премьер-ТЕСТ

BRP Sea-Doo GTI, GTI SE, 3D DI, аквабайки

Год выпуска **2006** |
Двигатель **1494 см³**
(GTI), **951 см³** (3D DI) |
Мощность **332 кг** (GTI),
339 кг (GTI SE),
277 кг (3D DI)
Ориентировочная цена
\$ 11 400, \$11 900,
\$ 10600



Вячеслав СУББОТИН,
фото Алексея ОВЕЧКИНА

ВТРОЕМ И В ОДИНОЧКУ

К каждому сезону BRP – «Bombardier Recreational Products» готовит минимум по новинке. В этот раз – минимумом компания не ограничилась: на суд публике вынесены трехместный гидроцикл Sea-Doo GTI, его модификация GTI SE, а также одиночный 3D DI.

В ХОРОШЕЙ КОМПАНИИ

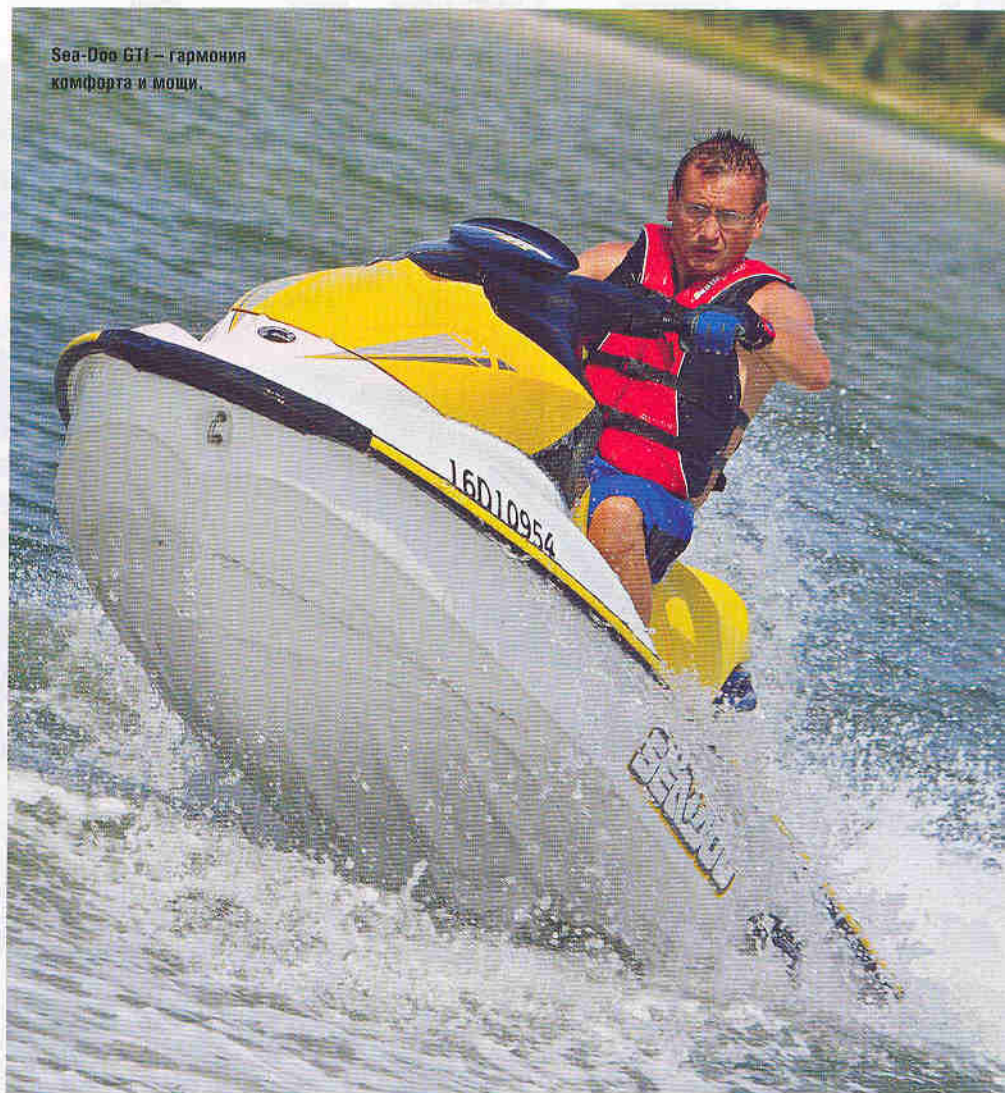
Впрочем, назвать их абсолютно новыми машинами – не совсем верно. Их «единокровные» предшественники давно значатся среди популярных моделей. Отнести их к «просто модернизированным» тоже некорректно: у новоиспеченных Sea-Doo новые корпуса, другие моторы и, конечно, лучшие ездовые качества.

GTI поначалу проектировали как трехместное судно для неспешной прогулочной езды. Однако конструкторы компании вошли в азарт, и вот новый 4-тактный 4-цилиндровый мотор ROTAX 4-TEC выдает с полутора литров рабочего объема 130 «лошадей». На 330 кг массы гидрика совсем неплохо!

Но не только в моторе счастье – корпус байка также претерпел серьезные изменения. По сути, это новая лодка с отменным шейпом «ходовой части». Конечно же, в BRP не отказались от V-образного профиля корпуса, гарантирующего потрясающую устойчивость на курсе и динамичные повороты без бокового скольжения. Ввели и элементы, обеспечивающие комфорт даже на жестком чопе. Взгляните на днище: высокий пояс здорово защищает от брызг, а фронтальная часть прекрасно режет волну.

Полезны традиционные и очень эффективные системы BRP, применяемые на многих аквабайках Sea-Doo. Скажем, D.E.S.S. (Digitally Encoded Security System) – ключ с индивидуальным электронным чипом. O.P.A.S. (Off-Power

Sea-Doo GTI – гармония комфорта и мощи.





Со 130 сильным мотором Sea-Doo 3D DI теперь больше в воздухе, чем в воде.

СОВСЕМ ОДИН

Sea-Doo 3D рассчитан на одного. Проектировали его как «стоячий». Обычно такой не всем райдерам по зубам: трудно удержаться, долго не покататься – устанешь. Поэтому конструкторы взяли платформу от устойчивого «сидячего» гидроцикла и сверху соорудили вариант для «стоячего». А вообще-то вариантов расположения пилота на палубе пять. Первый: стоячий «VERT». Второй: «МОТО» с седлом, выведенным из рулевой колонки. Третий: с дополнительным сиденьем – «KART». Четвертый: с подставкой – «KNEE», если нравится управлять машиной на коленях. И пятый: «SHOQ» для вейв-райдинга, рулевая колонка закреплена ниже, через амортизатор.

Многообразие возможностей компоновки предполагает более мощный мотор. Отныне и на 3D устанавливают 130-сильный 4-тактный ROTAX 1000-й серии с непосредственным впрыском топлива. У такого 3D приставка DI.

Sea-Doo 3D DI снабжен фирменными системами (D.E.S.S., D-Sea-Bel, O.T.A.S. и пр.), на нем ручная регулировка положения сопла водомета, три положения руля.

Мы опробовали все варианты. 3D DI с новым мощным мотором стремителен, маневрен, быстр. Прыжки с заносом кормы и погружением «по шею» теперь можно проделывать с «половиной» газа. Судно легко переносит погружения. По скорости соперничает с самыми быстро-



Выносной 40-литровый герметичный бокс – полезная штука в путешествиях большой командой.



Забраться на GTI легко – очень удобные стойки и ручки.

ходными байками и катерами. А на слабой дистанции ему нет равных! Конечно, теперь труднее управлять в стоячем варианте – нагрузки на пилота возросли. Но в комбинациях «Мото» или «SHOQ» получай удовольствие, пока не кончится бензин. **И**

Assisted Steering) – возможность подруливать с выключенным или работающим на холостом ходу мотором. Learning Key – особый ключ зажигания, с которым ограничиваются обороты мотора и, соответственно, скорость. D-Sea-Bel – система снижения шума. С устройством T.O.P.S. (Tips Over Protection System) не загубишь мотор, если перевернешься.

К нашему, потребителей, удовольствию, отмеченные достоинства новых аквабайков подтвердились в тесте. В том числе, Sea-Doo действительно отработывали все свои 130 «сил». Разумеется, с двумя пассажирами байку приходилось туго, но он так же смело, как и с одним пилотом на борту, заходил в виражи и не «скисал» на выходе из них. А с подготовленной командой бывалых аквабайкеров удалось три раза подряд прыгнуть с набегающих волн. Во время этого эксперимента никто, включая самого GTI, не пострадал.

ВЫСОКИЙ ТОН ТРЕХ КАМЕРТОНОВ

На вопросы журнала «Мото» отвечает вице-президент Yamaha Motor CIS* г-н Кадзухиро КУВАТА.

– Господин Кувата, ваша компания в Москве работает сравнительно недавно. Как протекает освоение в особенных условиях здешнего рынка, за счет чего пытаетесь занять достойное бренда положение?

– Разумеется, учет специфики – существенный фактор на пути к адаптации в новом коммерческом ареале, это достаточно важно для завоевания доминирующего положения на нем. Но мы считаем, что многие особенности можно преодолеть, если сосредоточить усилия на достижении более претенциозной цели – создать правильный имидж бренда. Поэтому и начали с того, что пытаемся ближе, лучше познакомить российского покупателя с маркой Yamaha... Корпорация Yamaha руководствуется концепцией «четыре года». Мы ведь выпускаем не только мотоциклы, но и продукцию для любого времени года, отсюда и нацеливаем дилеров успешно продавать технику на всякий сезон... Кроме этого стараемся культивировать мотокультуру, пропагандируем безопасность и водительскую этику. Не спрашивайте, какое из этих направлений для нас приоритетное – они все в одинаковой степени важны.

– Вы упомянули о дилерах... Подозреваю, техникой Yamaha, товаром весьма ходовым, хотели бы торговать многие. С другой стороны, и ваша компания, заинтересованная в увеличении объема продаж, стремится максимально расширить дилерскую сеть. Но я, представляя интересы читателей «Мото», а значит, покупателей этой техники, должен спросить: нет ли опасности, что в число дилеров попадут и те, кто и торговать-то не умеет?

– Конечно, мы стараемся расширять дилерскую сеть. Сейчас в ней 84 дилера Yamaha. Но вы ошибетесь, если предположите, что мы ставим задачи набрать как можно больше партнеров по продажам. Для нас гораздо важнее, чтобы качество услуг соответствовало фирменным стандартам. Это не абстрактное понятие – ямаховские стандарты. Существует свод требований – своеобразная «библия» Yamaha. В ней подробнейше расписаны такие основополагающие процессы, как продажа, техническое обслуживание и обеспечение запасными частями (то, что мы называем концепцией 3S: Sales, Service, Spare parts), в ней ответы на любые вопросы. Наконец, мы осуществляем программу обучения дилеров. Кроме того, строго контролируем, насколько скрупулез-

но те, кто работает с брендом Yamaha, соблюдают «заповеди» из «библии». Один из менеджеров занимается этим контролем. По результатам его регулярно выводимых оценок определяем, соответствует ли работа дилеров стандартам Yamaha... Собственно, ради создания самого благоприятного имиджа и приехали «на постоянное жительство» в Россию представители Yamaha.

– Уверен, очень многих интересует, планирует ли Yamaha продавать на российском рынке «бюджетные» мотоциклы, подобные ставшими популярными YBR 125?

– Мы уже давно изучаем «портрет» – возможности и потребности типичного покупателя YBR 125. Но пока он довольно размыт. Тем не менее, готовимся к продажам «бюджетного» 125-кубового четырехтактного скутера. Его цена – около \$2600.

– Как представляет Yamaha потенциал российского рынка мотоциклов в целом?

– Сегмент рынка двухколесной техники в стране очень ограничен, в связи с чем стратегии продаж наших мотоциклов высшего класса и аппаратов среднего класса сильно различаются. С дорогими мотоциклами более-менее ясно – чаще всего их покупают люди состоятельные. Что же касается «среднего класса» мотоциклистов, то в России он требует более глубокого изучения.

– Господин Кувата, каков сейчас объем реальной реализации мототехники Yamaha в России?

– В прошлом году продали приблизительно 2500 единиц, включая скутеры.



– Какие модели наиболее популярны?

– Очень популярен тот же YBR 125. Хорошо, как у вас говорят, «уходит» R6. А абсолютный бестселлер российского рынка больших кубатур – FZ6. Кстати, как и во всем мире.

– Планирует ли Yamaha организовать сборку мотоциклов в России?

– Нет, у Yamaha и без того достаточно производственных мощностей по всему миру. Но если здесь рынок значительно разовьется, то задумаемся и о таком проекте.

– Как Yamaha воспринимает возражающий на российском рынке объем китайских мотоциклов?

– Вы имеете в виду, что они отнимают у нас покупателей?.. Нет, нас это не беспокоит. Целевой сегмент, который здесь занимает продукция Yamaha, существенно отличается от того, что предлагает китайский мотопром. Скажу больше, мы не намерены конкурировать с ним и в области цен – ведь предлагаем принципиально иной продукт. Сила Yamaha не только в нашей продукции, а в комплексном подходе. Уже упомянутая концепция 3S гарантирует удовлетворение всех нужд наших клиентов. А победа на рынке, в том числе коммерческая, в конечном счете, зависит от степени завоеванного уважения покупателей. Таков смысл одной из «заповедей» нашей «библии».



Один из самых популярных мотоциклов Yamaha – FZ1.

* Yamaha Motor СНГ.

ЖИВОТОМ – В ПОДУШКУ

Пока лишь концерн Honda рискнул оборудовать серийный мотоцикл надувной подушкой безопасности (модель Gold Wing, см. «Мото» № 11–2005). Другие компании присматриваются и экспериментируют... На недавней конференции общества автомобильных инженеров продемонстрирован концепт Yamaha ASV-3, созданный на основе скутера Maxam. Многокамерная подушка безопасности, оснащенная поддерживающей стенкой, раскрывается в районе поясицы водителя, она не дает ему ни вылететь из машины, ни пораниться о ее выступающие части. Устройство про-



Фото Yamaha

шло испытания в краш-тестах. Однако о перспективах его серийного производства компания пока не сообщает.

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ КРОСС

«Вы сможете тренироваться, не раздражая грохотом окружающих!» По замыслу создателей этого электрического кроссового мотоцикла Drift, в том его главное достоинство. Между тем электродвигатель мощностью 19,3 л.с. обеспечивает завидную и для владельцев бензиновых машин динамику: при разгоне с места до 50 км/ч аппарат обставит 250-кубовый 4-тактный «кроссач».

Автор конструкции – американский инженер Нил Сэйки, он известен своими летательными аппаратами (построил первый работоспособный вертолет, способный подниматься на «человеческой» тяге) и горных велосипедов. Изюминка – в быстроразъемной батарее (пока используется кислотнo-свинцовая, но разрабатывается и пер-



спективная литиевая), что позволяет заменять ее за считанные секунды. Время зарядки аккумулятора – 50 минут, «горючего» хватает на 45 минут активной езды. Выполненная из алюминиевого сплава рама обеспечивает также защиту батареи при падениях. Элементы подвески предоставила известная компания Fox, но многие элементы шасси – ступицы, звездочки, обода – пришлось проектировать:

мотоциклетные оказались слишком тяжелыми, велосипедные – слишком хлипкими. Машина весит всего 63,6 кг (а без аккумулятора – 36,4 кг).

Продажи электромotoциклов Drift начались уже этим летом. Цена – без малого 6000 долларов.

Фото Electrifcross Inc.

БОЛЕЗНЬ НЕ ЗВЕЗДНАЯ – ЗВЕЗДОЧНАЯ

Производство звездообразных моторов – 7-цилиндрового 110-сильного, а также 9-цилиндрового 150-сильного развернула австралийская компания Rotec Engineering. Такие двигатели используются в основном в репликах самолетов времен первой мировой войны. Довольно неожиданно ими заинтересовались и кастомайзеры. Оказалось, «семерка» не без тру-



Фото Rotec Engineering

да, но вписывается в мотоциклетную раму! При непосредственной поддержке австралийцев образована компания JRL Cycle – она и собирается строить мотоциклы со звездообразными моторами. На первом ходовом образце двигатель расположен поперек (если ориентироваться по расположению коленвала). Известный же американский кастомайзер Джесси Джеймс построил мотоцикл с продольным расположением мотора. По слухам, экзотическим силовым агрегатом заинтересовалась и известная своими нетрадиционными байками компания Confederate.

КУДА Я ПОПАЛ?..

Немецкий концерн BMW вывел на рынок предназначенную для мотоциклов спутниковую навигационную систему третьего поколения. Ее отличительная особенность в том, что в электронную память уже внесены карты всей Европы. TFT-экран высокого разрешения обеспечивает хорошую видимость даже при ярком солнечном свете, картинку можно выводить, в том числе, в режиме «с высоты птичьего полета». Через беспроводную систему bluetooth осуществляется голосовая коммуникация на одном из 12 европейских языков. Теперь подсказчик не просто командует «поверните налево» или «поверните направо», но и называет улицу, на которую сворачиваешь. Блок системы навигации – съемный, он весит всего 420 г, а его органы управления созданы с учетом работы в мотоперчатках. Точность позиционирования мотоциклиста на местности – меньше 15 метров. Прибор работает в диапазоне температур от -15 до +70 градусов Цельсия.

«ГЛАМУР» ПО-ИНДИЙСКИ

На совместном японо-индийском предприятии Hero-Honda начато производство легкого 125-кубового мотоцикла Hero Glamour FI. Казалось бы, событие местного значения, если бы не один



Фото Hero-Honda

аспект: это первый индийский мотоцикл, оснащенный системой впрыска топлива. За экологию начали бороться и в Индии: нормы, которые вступят в действие в 2010 году, станут непреодолимым барьером для моторов с карбюраторами. Пока компоненты системы впрыска топлива завозят из Японии, но вскоре начнется местное производство прецизионной аппаратуры. В 2005 году компания Hero-Honda выпустила 2,8 миллиона мотоциклов и скутеров, а всего в Индии в прошлом году продано 7,3 миллиона 2-колесных машин.

По сообщениям компаний-производителей, а также МСН и собственных корреспондентов.



Дмитрий ДОЛЬНИК, кастом-критик «Мото»,
фото Rodeo Manufacturing Inc.

«ЯПОНО-СКУЛ»

Никто такого цвета
Не ожидал от сакуры.
Удивила реально.
(типа хокку, сам придумал)

Как их только в Европе и Америке не называют – и «самурай-байки», и «банзай-байки». Того и гляди, назовут «харакри-байки». Японцы, подозреваю, только посмеиваются... Посмеиваются, а сами знай себе – точат свои катаны да кодзукы... Так уж получилось, что японский «олд-скул», заявивший о себе совсем недавно, во второй половине 90-х, как-то незаметно превратился в классику жанра. И вот уже кастомайзеры из других стран совершенно не стесняются говорить о своих работах «японский стиль». Свежий пример: на европейском чемпионате-2006 по кастомайзингу* на сопроводительных табличках к сильнейшим «олдскульным» работам – Zeroesque английской мастерской Crazy Horse и итальянцев

Marilyn из OSM (Old School Motorcycles) – откровенно указали: «японская школа». А Синью Кимуру, шефа теперь уже культовой компании Zero Engineering, почитают сегодня ну прямо как живого классика и олд-скул-гуру.

Как тут не вспомнить Ясуёси Чикадзаву, он же Чика, с грохотом прорубившего окно в Америку? Это же глыба! Серьезно говорю. Мало кто в ретро-кастомайзинге обладает столь безупречным вкусом. И пусть его считают теперь американским мастером, но мы-то с вами понимаем, что к чему. Разрез глаз опять же...

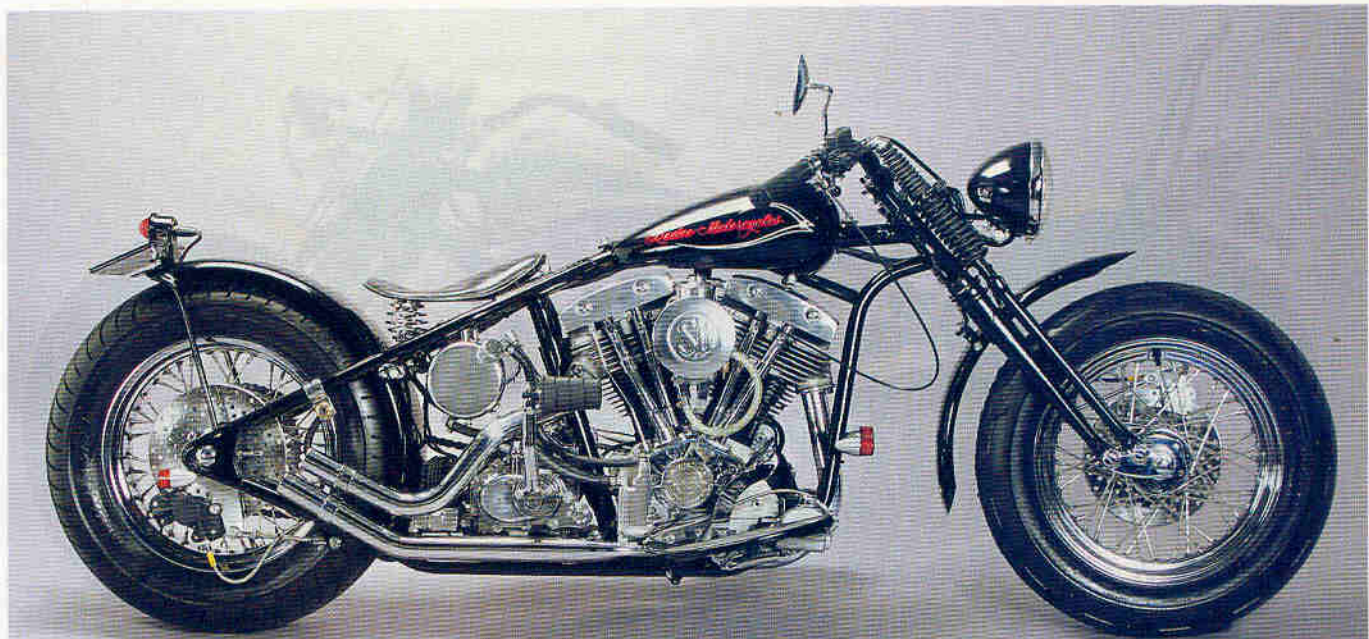
А ведь в Японии есть еще Bratt, Chicara Motorcycles**, Hot-Dock, Kokoro, Light Sports, MC Upper, Motor Cycle Den, Shiun Craft Works, Vegas... Вон их сколько!

И это не просто перечисление названий в алфавитном порядке (кстати, оцените – старался, расставлял...), и не жалкая попытка автора блеснуть своей пугающей эрудицией – названные компании действительно обладают огромным творческим потенциалом. Есть, правда, один нюанс: все они завернуты на «старой школе». Что чревато: не век же «олд-скулу» быть наимоднейшим трендом!

Как бы то ни было, японский кастомайзинг на подъеме. Ежегодное кастом-шоу в Иокогаме набирает обороты и явно становится авторитетным форумом мирового уровня. Кого здесь только не встретишь! Тут тебе и сам Билли Лейн из Choppers Inc., и большой знаток кастом-культуры и коллекционер ее двух- и трехколесных образцов Билли Гиббонс из группы ZZ Top... Туся, одним словом.

* «Мото», № 6-2006.

** «Мото», № 10-2004.



Bison – самая «симптоматичная» модель в программе Rodeo. Характерный приземистый силуэт, который формируют рама типа «гуснек» и компактная вилка-«спрингер», давно уже стали фирменными штучками мастеров, работающих в стиле «японский олд-скул». Творение сразу напоминает классику жанра – работы компании Zero Engineering. И не зря напоминает – Zero Engineering действительно приложила руку к «Бизону». Обратите внимание на еще один фирменный штрих – «кроссовый» передний щиток. Такая вот, понимаешь, борьба за уменьшение неподдресоренных масс...

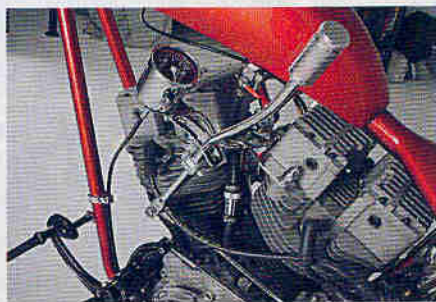
Не удивительно, что недавно организаторы чемпионатов мира и Европы по кастомайзингу уравнили «права» шоу в Июкогаме с выставками в Бельгии, Испании, Италии, Франции, Швеции и Канаде – оно превратилось в нечто вроде отборочного тура чемпионатов. Так что ждите: число японских участников будет расти. Напомню, в прошлом году в Лас-Вегасе был замечен только кастом Salty

Bonnie, сооруженный в японской конторе Shiun Craft Works.

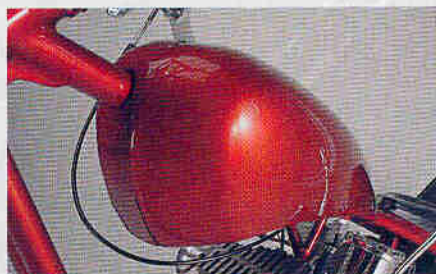
...А пожалуйста в гости к компании Rodeo Manufacturing Inc., яркому представителю островной кастом-школы.

Рафинированному эстету покажется безвкусным столь откровенное «америкосство» в названии: мол, родео, йо-хо и прочее кантри... Не судите строго. Взять, к примеру, джинсы: их названия –

сплошь «американские». А попробуй найди сегодня индивида, который верит в то, что шьются они в США. Можно верить в НЛО, в снежного человека, можно верить даже в то, что НЛО – это и есть снежный человек с жидкостным ракетным двигателем в кормовой части. Но, уж простите великодушно, верить в джинсы «made in USA» – перебор. Так что предлагаю сойтись на том, что



Рычаг переключения передач «с прибором» (Rodeo Swedish). Все казалось бы обычно. А цепляет...



Верхняя труба рамы пронзила бак, словно стрела – сердце. Очень романтично.



Swedish, вариант со «спрингером». Эта версия, сами видите, радикальная – дальше некуда.



«Узкий бизон» (Narrow Bison). «Узкий» – это как? Худой, что ли? Болел? На самом деле, конечно, имеется в виду ширина резины. Согласитесь, Narrow Bison, особенно в такой колористике, выглядит очень нарядно. Более brutальную модификацию Bison 200 на «пухлых» шинах-«двухсотках» предлагают исключительно в черном колере.

«Rodeo» – приличное название. При желании в нем даже услышишь японское: «ро-део». При сильном желании...

Компания основана в декабре 1994 года. Причем, не в Калвер-Сити, штат Калифорния, а в японском городе Такасаки, где и по сей день находятся ее основные производственные площадки и штаб-квартира. Заостряю внимание на местоположении потому, что многие, в той же

Америке, ошибочно считают Rodeo американской конторой, основанной выходцами из Японии – по аналогии с Chica Custom Cycles. Вот и в книге известного американского чоппера Майка Сита «Outlaw Choppers» мы обнаруживаем ту же версию. В чем же причина сей путаницы? Ясность внес на плохом, но доходчивом английском владетель Rodeo Manufacturing господин Сатоси Симицу.

(Вы, наверное, знаете, что изъясняться на хорошем английском теперь не модно? Я вот тоже в последнее время предпочитаю плохой...) Рассказал, что дело было так. В свое время хорошую прессу в США получил белоснежный и изящный, что называется «чистых линий», чоппер Zero (ох и любят же японцы свой одноименный истребитель времен Второй мировой!) с «харлеевским» мотором



Swedish в версии с «телескопом» и полноразмерным баком – самая «современная» модель Rodeo. Ностальгии в ней – совсем чуть-чуть. Классический «шведский стиль».

Knucklehead 1938 года выпуска. Мотоцикл этот построил Йоси Ханья, представлявший тогда Rodeo в Америке. А фирма к тому времени, между прочим, располагала в Калифорнии вполне приличным хозяйством – двумя кастом-шопами и небольшой фабрикой по производству собственной линии аксессуаров и запчастей. Вот народ невзначай и подумал, что Йоси – всего лишь шеф исконно калифорнийской компании Rodeo. А она что ни на есть японская. Мало того, на родине компания Rodeo Manufacturing известна как серийный (пусть и с приставкой «мало-») производитель: сотню аппаратов в год, слава Богу, покупателям отгружает. В остальном мире об этом мало кто знает. Ничего удивительного, вспомните многообразие «экзотических» моделей, предлагае-

А вот Classic в версии с глубокими крыльями и высоко посаженной фарой. Абсолютное ретро! Не кастом-байк, а скорее «реплика».



мых японскими авто- и мотопроизводителями на внутреннем рынке, но почти не известных «на материке». Знающие люди не дадут соврать: там такое попадает, что пальчики обложешь.

Rodeo на свои мотоциклы устанавливает в основном V-твины старейшего американского «альтернативного» моторостроителя – компании S&S Cycle. Модельная гамма неприменно широка. Все, само собой, не выходит за рамки «олд-скула», зато во всех его, скула, проявлениях. А еще на выбор несколько вариантов баков, рулей, выпускных систем, колес и шин. Без бутылки сакэ разобраться в этом изобилии невозможно. (Без большо-о-ой такой бутылки – сакэ, сами знаете, напиток не шибко крепкий...)

«Визитка» Rodeo – модель Bison с рамой типа «гусиная шея». «Гусек» (gooseneck) – излюбленный фасон японских ретро-кастомайзеров. И я, если честно, несколько не удивился, когда узнал, что Bison производится в тесной ко-



Rodeo Chopper.
Нестареющая классика 60-х.



Легкая кавалерия – Rodeo Savege.
Именно так пишется, через «в» – то есть «декарь». Это, наверное, чтоб «сузуковцы» не навязали по поводу копирайтов.

Rodeo Frisco. Есть все-таки в раннем «вест-кост-стиле» что-то готескное, даже комичное. А чего ж вы ожидали – знаете, как много курили в Сан-Франциско в 60-х!



операции с той самой Zero Engineering. Особенно, на мой взгляд, хороши две модификации этой модели – Bison 200 с обоими «200-ми» «бубликами» и его «худой» братец Narrow Bison («Узкий бизон»), обустроенный, наоборот, в узкую резину как спереди, так и сзади.

Недвусмысленным «антиком» веет и от различных вариантов моделей

Standard, Classic, Savege (господа из Suzuki, не трепыхайтесь – не Savage, а Savege!). Здесь кое-где не то что 50-е – 30-е проступают.

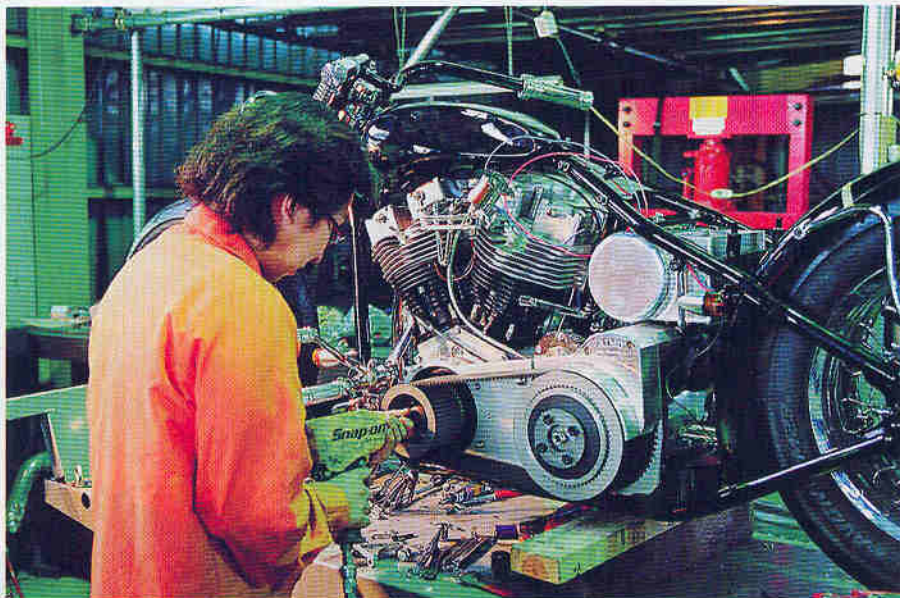
Еще одна модель, по имени Absorb, представляет собой типичный «голый» американский круизер а-ля 50-е: глубокие крылья, фара, упрятанная в «гондоль», широкий классический руль. Absorb –

единственный в программе компании мотоцикл с традиционной задней подвеской на боковых амортизаторах. Остальные модели – понятное дело, «хардтейль» жестче некуда. Суровый закон жанра...

Поехали дальше. Серия Shopper включает в себя радикально худые и прозрачные, в стиле 60-х, «хай-неки»: есть повыше, есть и пониже – как пожелаете.

Rodeo Absorb – ни дать ни взять американский круизер полувековой давности. Уникальнейшая вещьца – с мягкой задней подвеской, представляете? Неслыханно дерзкое для Rodeo Manufacturing техническое решение!





Вы, наверное, полагаете (по крайней мере, в детстве вас наверняка этим пугали), что все японские заводы роботизированы так, что найти в их цехах живого человека – да ни в жизнь? Расслабьтесь, не все так ужасно. Видите, в Rodeo Manufacturing все почти как у нас, по-людски... Блин, только сейчас осенило: а может, на фото вовсе и не люди? Свят-свят...

них катков (цифровые индексы моделей Swedish 250, Swedish 280 и Swedish 330 традиционно означают ширину задней резины) и вовсе примета дня сегодняшнего.

То есть, компании есть что предложить. Выбор впечатляет. А уровень исполнения? Все, конечно, давно в курсе, что японцы мастаки строить мотоциклы. Но одно дело мотоциклы, а тут такое!.. Вот и я говорю «[censored]!», в смысле «Молодцы!»

А еще у Rodeo, как у всякой уважающей себя конторы, есть своя гоночная команда. И что интересно, гоняются они не на каком-нибудь ретро-боббере (вот была бы потеха!), а на серьезном профессиональном аппарате, построенном на агрегатах Buell. Тут уж «олд-скул» ни при чем. Хорошо, что об этом мало кто знает, особенно «на матери-ке». А мы-то с вами уж точно никому не скажем. Могила! ❧

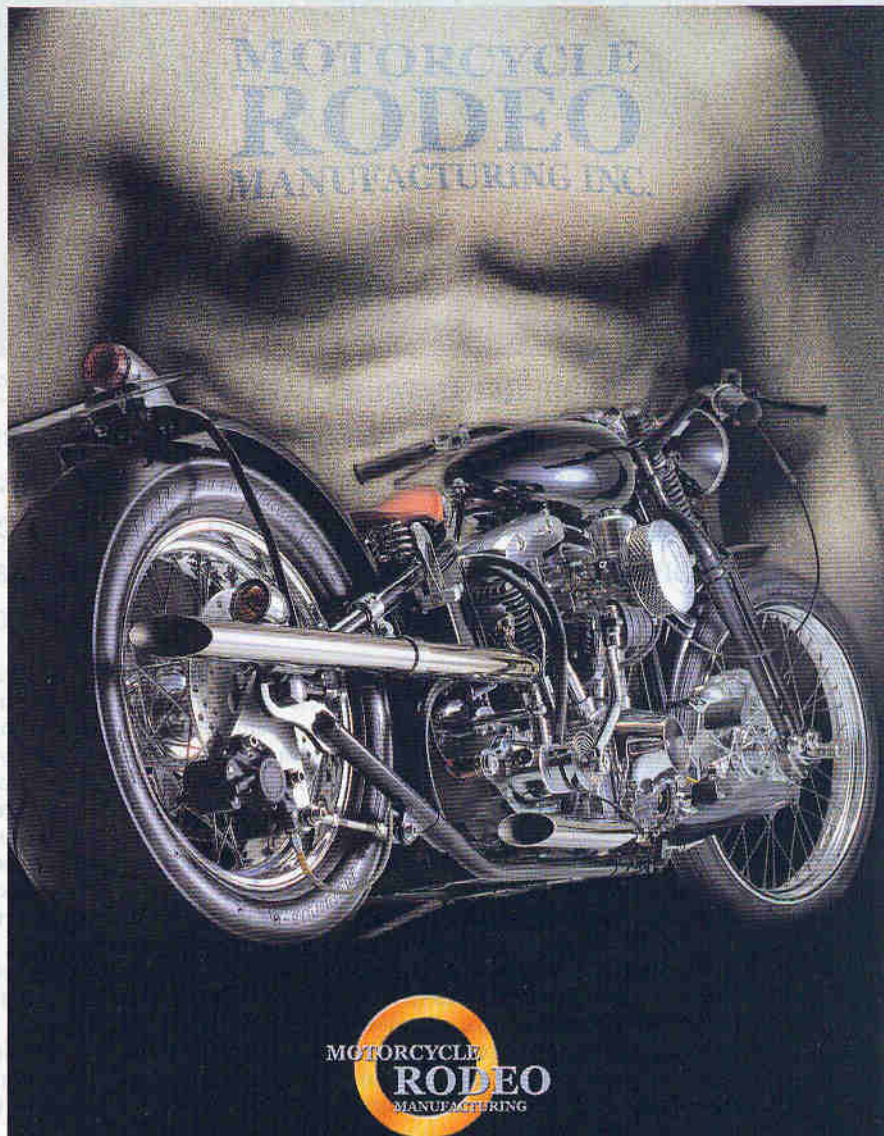
Автор выражает благодарность Сатоси СИМИЦУ за помощь в подготовке материала.



И вы хотите чтобы мы поверили, что этот гоночный Buell построен компанией Rodeo Manufacturing? Ох, нелегко... Интересно, через сколько лет вот это назовут «олд-скулом»?

А теперь взгляните на Frisco. Принято считать, что подобное ответвление «стиля Западного побережья» (этакие коньки-горбунки с короткой базой, относительно небольшим углом наклона вилки, баком от «Спортстера», закрепленным над верхней трубой рамы, и внушительной высоты Т-образным рулем или, как вариант, «эйпхангером») зародилось в районе Сан-Франциско. Отсюда и имя.

Swedish – самый «не-олдскульный» из «олдскульных» мотоциклов Rodeo. Если он куда и отсылает нас своим дизайном, то совсем недалеко – «шведский стиль» достался в наследство от 70-х, а использование широких зад-



А ЕДУ Я ДАЛЕЧЕ...

СРАВНИВАЙ И ВЫБИРАЙ: СПОРТ-ТУРЕРЫ

Александр ВОРОНЦОВ,
фото из архива редакции



Строго говоря, для путешествий подойдет любой мотоцикл – от 50-кубовых скутеров до скачущих с континента на континент «блэйдов» и «эрок». Но в пути хочется удобств... Итак, заказываем. Двигатель – с запасом мощности. Энергоёмкие подвески с регулировками. Большой обтекатель – защититься от ветра и грязи. Кофры для поклажи. Навигационная система. Музыкальный центр. Плюс интерком. Перина, сауна, массаж?.. Обойдетесь.

Если душа взыскует комфорта любой ценой, берите люкс-турер (см. их обзор в «Мото», № 6-2006) – он идеально приспособлен для дальнобоя. Но только для него. Более универсальны спорт-туреры. Эти менее помпезны, в том числе размерами, а потому более приятны в вождеении. Они содержат даже некую спортивную нотку. И подходят и на роль «мотоцикла на каждый день» – тем более что у подавляющего большинства моделей кофры съемные, а без них лавирование в городской толчее труда не составит.

Современные спорт-туреры разнообразны. На одном полюсе – те, что вплотную примыкают к люкс-турерам. Таков BMW R1200RT (\$26 500). Его оппозит-

ный 2-цилиндровый двигатель мощностью 110 л.с. оборудован снижающим вибрацию балансирным валом и датчиком детонации. В стандартную комплектацию входят боковые багажные кофры (емкостью по 32 л), интегральная тормозная система с АБС, иммобилайзер. По заказу мотоцикл можно укомплектовать подвесками с электронными регулировками характеристик, подогревом рукояток руля и седла, навигационной и противоголодной системами, музыкальным центром, задним багажным кофром емкостью 28 или 49 л. В R1200RT широкие возможности регулировки высоты ветрового стекла (в пределах 140 мм) и седла (диапазон,

с учетом заказа седла пониженной высоты, – от 780 до 840 мм).

Практически те же «надстройки» в другой баварской модели – BMW K1200GT (\$29 400). Но «механика» здесь совершенно другая – рядный 4-цилиндровый двигатель мощностью 152 л.с., установленный поперечно в диагональную алюминиевую раму.

Мало в чем уступает по оснащению немецким турерам японская Yamaha FJR1300A (\$21 000). Рядный 4-цилиндровый двигатель мощностью 143,5 л.с. размещается в диагональной раме из алюминиевого сплава, привод на колесо – карданом. В стандартное оснащение входят интегральная тормозная система

с АБС, боковые багажные кофры. Высота седла изменяется в пределах 20 мм, руль передвигается вперед-назад, высоту ветрового стекла можно отрегулировать в диапазоне 120 мм. На модификации FJR1300AS (\$23 000) применена электронная система автоматического выжима сцепления – с нею передачи переключаются нажатием кнопок на руле.

«Свежая» версия «упакованного» спорт-турера из Италии – Moto Guzzi Norge 1200 (от \$20 800). Как и у всех мотоциклов этой марки, 2-цилиндровый V-образный двигатель установлен продольно в стальную дуплексную раму, привод – карданным валом. В оснащение входят интегральная тормозная система с АБС, подвески с регулировкой предварительного поджатия пружин спереди и сзади (задний амортизатор снабжен еще и регулировкой гидравлики отбоя). Машину выпускают в четырех вариантах оснащения. У базового «Т» – регулировку высоты ветрового стекла проводят вручную, у модификации «ТL» – электроприводом. Версия «GT» оборудована более надежной защитой от ветра и грязи, подогревом рукояток руля. Топ-модель «GTL» укомплектована спутниковой навигационной системой и верхним кофром.

Вторая группа спорт-туреров – мотоциклы, в которых «спорта» уже больше, чем «туризма». Как правило, у них более спортивная посадка водителя, обтекатель уменьшенной лобовой площади, привод на колесо не карданом, а цепью, багажные кофры входят лишь в заказную комплектацию. Одна из самых популярных моделей этой группы – Honda VFR (\$18 000). В его конструкции немало интересных технических решений: V-образный 4-цилиндровый двигатель мощностью 109 л.с., относительно скромный (782 см³) рабочий объем которого компенсирован системой «переключения» числа клапанов (на малых оборотах двигатель работает как 2-клапанный, дополнительная же пара включается в работу на высоких оборотах), крепление маятника задней подвески – к картеру силового агрегата, консольное крепление заднего колеса. Мотоцикл

BMW R1200RT
по комфорту
и роскоши оснащения
вплотную приблизился
к люкс-турерам.



BMW K1200GT –
новейшее «издание»
баварского
спорт-турера.



**Yamaha
FJR1300AS** –
единственный
спорт-турер
с автоматом
выжима сцепления.



**Moto Guzzi
Norge 1200** –
«дальнобойщик»
итальянской школы.





Honda VFR,
спорт-турер,
но в нем «спорта»
больше, чем
«туризма».



Honda CBR1100XX Super Blackbird
мощный
и практичный.



Suzuki GSX1300R Hayabusa
создан для
очень быстрого
передвижения.



Honda CBR600F –
спортбайк,
ставший эталоном
практичности.



СВОДНАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Модель	Цена, \$*	Сухая масса, кг	Объем бака, л	База, мм	Высота по седлу, мм	Число и расположение цилиндров	Рабочий объем, см ³	Макс. мощность, л.с./00.мин	Макс. крутящий момент, Н.м/00.мин	Число передач	Главная передача	Передняя шина	Задняя шина
BMW K1200GT	29 400	249	24	1571	820/840	R4	1157	152/9500	130/7750	6	кард. вал	120/70ZR17	180/55ZR17
BMW K1200S	27 500	с248	19	1571	790/820	R4	1157	167/10750	130/8250	6	кард. вал	120/70ZR17	190/50ZR17
BMW R1200RT	26 500	229	27	1485	820/840	B2	1170	110/7500	115/6500	6	кард. вал	120/70ZR17	180/55ZR17
BMW R1200ST	21 700	205	21	1485	810/830	B2	1170	110/7500	115/6500	6	кард. вал	120/70ZR17	180/55ZR17
Ducati ST3	17 800	201	21	1430	820	V2	992	107/8750	98,1/7250	6	цепь	120/70ZR17	180/55ZR17
Ducati ST3s	19 600	204	21	1430	820	V2	992	107/8750	98,1/7250	6	цепь	120/70ZR17	180/55ZR17
Honda CBR1100XX Super Blackbird	17 000	227	23	1490	810	R4	1137	152/9500	119/7250	6	цепь	120/70ZR17	180/55ZR17
Honda VFR	18 000	213	22	1460	805	V4	782	109/10500	80/8750	6	цепь	120/70ZR17	180/55ZR17
Honda CBR600F	13 200	171	18	1390	805	R4	599	109/12500	63/10000	6	цепь	120/65ZR17	180/55ZR17
Kawasaki ZZR1400	22 200	215	22	1460	800	R4	1352	190/9500	154/7500	6	цепь	120/70ZR17	190/50ZR17
Moto Guzzi Norge 1200	20 800	246	23	1495	800	V2	1133	90/7500	95/6800	6	кард. вал	120/70ZR17	180/55ZR17
Suzuki GSX1300R Hayabusa	19 600	215	22	1485	805	R4	1298	175/9800	138/7000	6	цепь	120/70ZR17	190/50ZR17
Yamaha FJR1300A	21 000	264	25	1550	805	R4	1298	143,5/8000	134,4/7000	6	кард. вал	120/70ZR17	180/55ZR17
Yamaha FJR1300AS	23 000	268	25	1550	805	R4	1298	143,5/8000	134,4/7000	6	кард. вал	120/70ZR17	180/55ZR

* Приведены ориентировочные цены.

оборудован интегральной тормозной системой, по заказу – АБС.

BMW R1200ST (\$21 700) – фактически облегченный вариант турера R1200RT. У него тот же 110-сильный двигатель и столь же широкий список заказного оснащения (в том числе система электронной регулировки подвесок и навигационная). Разница – в нем гораздо более компактный обтекатель и поскромнее базовое оснащение (скажем, АБС только по заказу), за счет чего меньше не только цена, но и масса машины – на целых 24 кг.

Представитель итальянского авангарда – Ducati ST3 (\$17 800). У машины 1000-кубовый 2-цилиндровый двигатель жидкостного охлаждения мощностью 107 л.с., передняя вилка – Showa перевернутого типа, с регулировкой поджата пружины, полностью регулируемый амортизатор задней подвески Sachs. У модификации ST3s (\$19 600) – полностью регулируемая вилка Showa с покрытием трущихся поверхностей нитридом титана, амортизатор задней подвески – Ohlins, тормозная система – с АБС.

В племени спортбайков две категории машин также можно причислить к спортивно-туристическим. Прежде всего, это «пожиратели пространства» – гипербайки. Правда, некоторые знатоки ехидно утверждают, что к «туристическим» их причислит лишь тот, кто сам на них никогда не ездил. Нечего язвить: многие владельцы «гиперов» накачивают на них по несколько десятков тысяч км за сезон (даже за такой короткий, как у нас).

Прародителя всех «гипер» – модель Honda CBR1100XX Super Blackbird (\$17 000) – запишем в «туристы» безо всяких оговорок. На редкость практичный и универсальный мотоцикл! 152-сильный двигатель, снабженный двумя балансирными валами, работает мощно и плавно, безусловно хороша и комбинированная тормозная система.

Сильна туристическая составляющая и у BMW K1200S (\$27 500). Собственно, от «чистопородного туриста» K1200GT эта «единокровная» машина отличается не так уж и сильно, разве что водитель здесь сидит не столь расслабленно, да обтекатель дает меньшую защиту от ветра. Зато движок помощнее (167 л.с.). А всяческое туристическое оборудование, типа багажных кофров, подогрева рукояток руля и навигационной системы, можно установить за доплату.

Suzuki GSX1300R Hayabusa (\$19 600) и мощнее (175 л.с.), и быстрее – до 300 км/ч. Но в нем все же больше удали, чем практичности. Считать его мотоциклом, приспособленным к дальним вояжам, можно лишь с натяжкой.

Гораздо сильнее туристическая доминанта в Kawasaki ZZR1400 (\$22 200). Нынче этот мотоцикл – рекордсмен по

BMW R1200ST – «оспортивленная» версия туристической машины.



Ducati ST3s – эlegantный «итальянец».



BMW K1200S – спортбайк для дальних рейсов по автобанам.



Сейчас **Kawasaki ZZR1400** самый мощный мотоцикл массового производства.



мощности среди массовых моделей: 190 л.с. (и все 200 л.с. с учетом инерционного наддува). Необычная форма обтекателя создана с учетом результатов продувок в аэродинамической трубе. Версия, укомплектованная тормозной системой с АБС, стоит на \$1100 дороже.

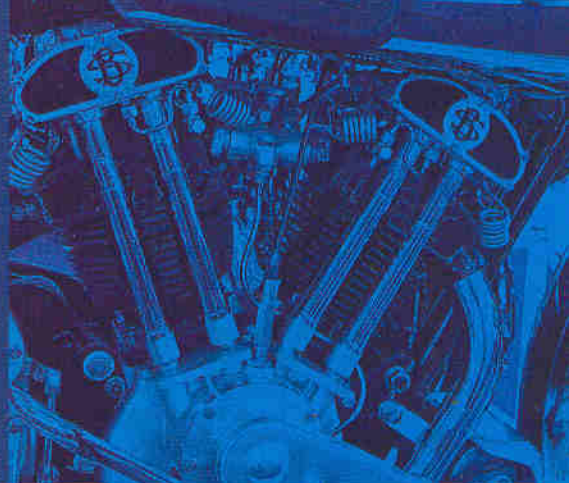
И наконец, экземпляр, который когда-то записали чуть ли не в экстремальные спортбайки, но по нынешним меркам

это то, на чем можно и попутешествовать. Речь идет о Honda CBR600F (\$13 200). В свое время от него отпочковался более спортивный CBR600RR, а F законсервировали в техническом развитии. Что, впрочем, благоприятно отразилось на цене и практичности.

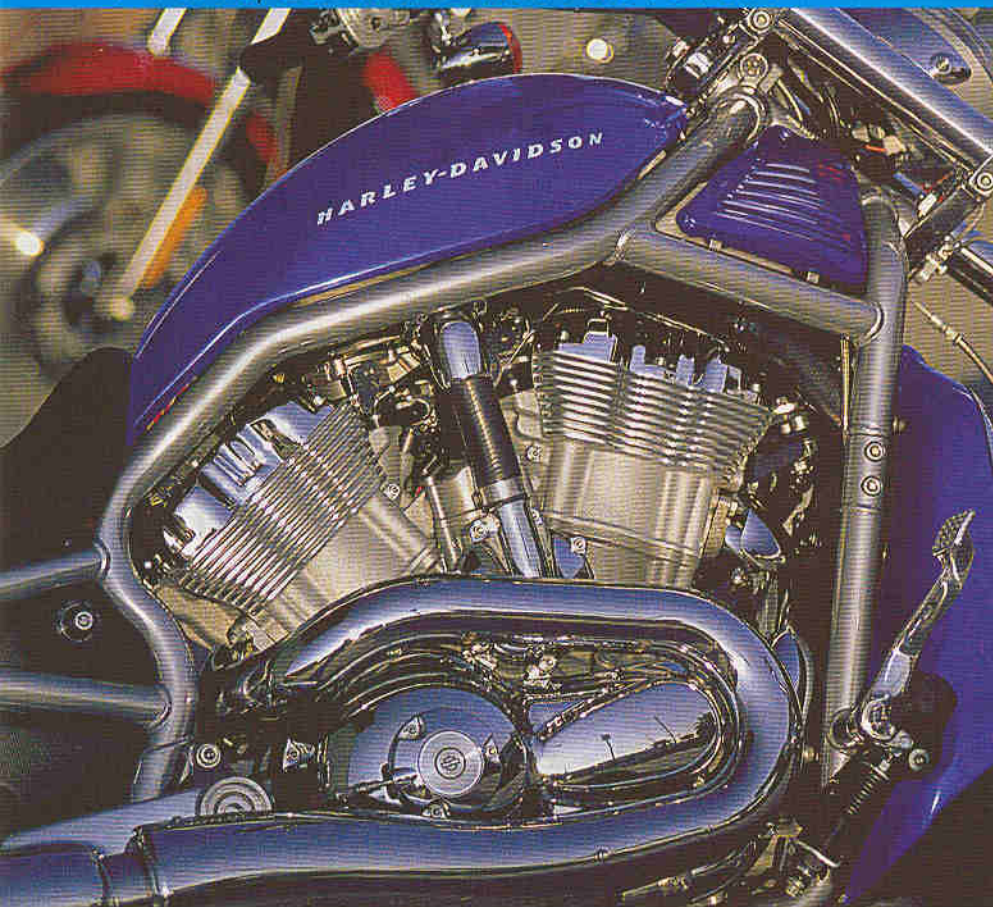
К спорт-турерам тесно примыкают туристические эндуро. Им мы посвятим отдельный материал. ❧

ДВОЙНОЙ АПЛОМБ

Александр
ВОРОНЦОВ,
фото
Евгения
ПЕВЗНЕРА,
и из архива
редакции



V-TWIN, БЕСКОНЕЧНАЯ ИСТОРИЯ



Как может убедиться любой мотоциклист на собственном опыте, мотора никогда не бывает слишком много. Еще вчера вы наслаждались буйством мощи и Ниагарским водопадом крутящего момента, а сегодня вам кажется, что машинка могла бы мчаться и порезвее... Если подобные чувства испытывает владелец современного 150-сильного спортбайка, то что же говорить о тех временах, когда благонамеренные обыватели считали, что одна л.с. — это дарованный Богом предел, превзойти который стремятся лишь отъявленные смутьяны и беспардонные выскочки.

Но для тех, кто подобные резоны отвергал, оставался один путь: увеличивать мощность. Тем более что 1 л.с. не хватало не то чтобы для приличной езды — даже для того, чтобы одолеть маломальский затяжной подъем. «Выжимать лошадинок», форсируя двигатель, — процесс непростой, он требует знаний, новых производственных методов и материалов... Куда проще увеличить размеры мотора!

Но и на этом, таком простом, с первого взгляда, пути оказались свои препоны. Хотя отдельные энтузиасты (в основном из числа гонщиков) и строили сто лет назад 1-цилиндровые двигатели рабочим

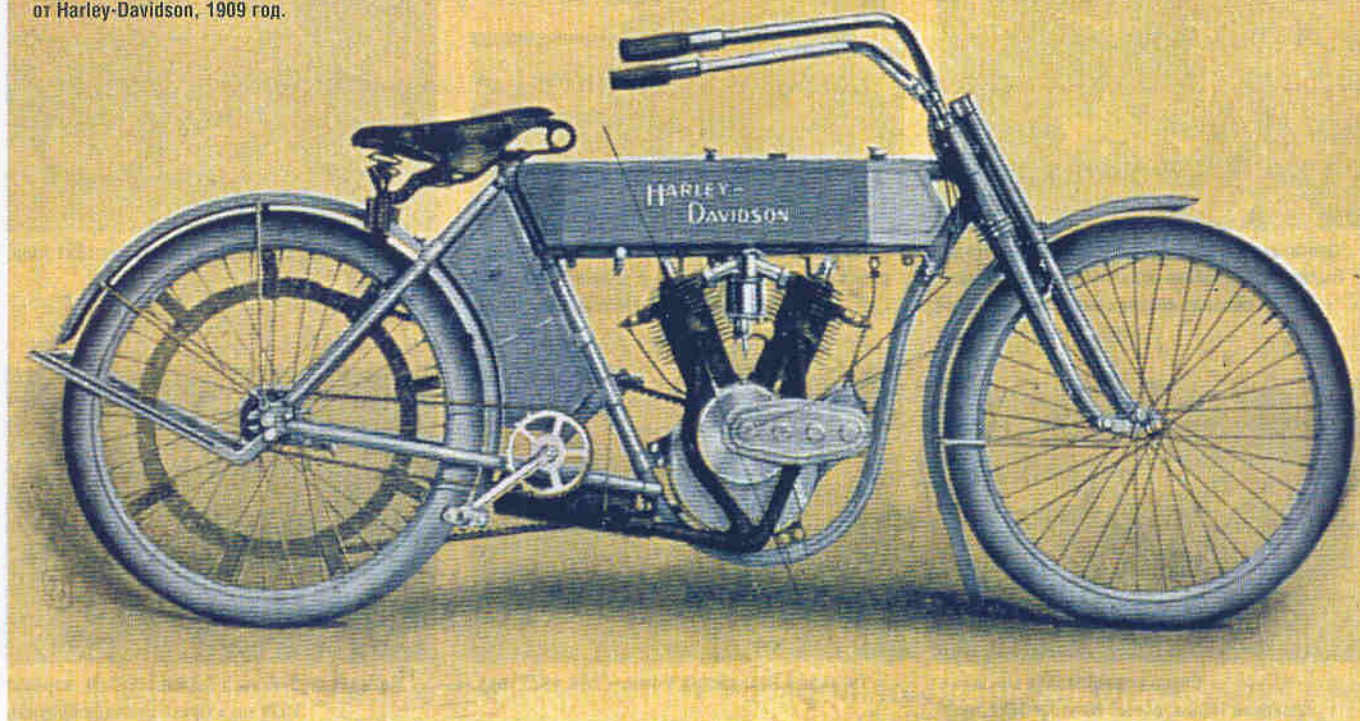
объемом аж в 2,5 литра, но уже и тогда подобных левиафанов воспринимали как курьез. Один огромный цилиндр просто не находил себе места в раме почти велосипедного вида! К тому же вибрация, терпящая у двигателя рабочим объемом 500 см³, у мотора большего размера принимала грозные размеры: гайки отлетали!

Рецепт лечения уже знали автомобильные инженеры: увеличивать число цилиндров, хотя бы до двух. Даже два цилиндра можно расположить тремя разными способами: параллельно друг другу в ряд, друг против друга (оппозитно) или же в виде латинской буквы «V». Именно третий способ стал исключи-

тельно популярен сто лет назад, и причина этому ясна: при такой конфигурации силовой агрегат наиболее компактен, особенно по ширине — а этот параметр конструкторы мотоциклов той поры считали особенно важным.

Первый в мире 2-цилиндровый V-образный двигатель внутреннего сгорания разработал и запатентовал в 1889 году немецкий конструктор Вильгельм Майбах, работавший в компании Готлиба Даймлера — «официального» изобретателя и автомобиля, и мотоцикла. (Примечание: в слове «официальный» нет никакой иронии. На лавры изобретателя автомобиля претендовали более 400 чело-

Первый серийный V-Twin
от Harley-Davidson, 1909 год.



век! Но именно Даймлер первым прошел весь цикл: разработка – получение патента – постройка действующего образца. А основанная им компания процветает и поныне – это концерн Daimler Chrysler.) Первый мотоцикл с V-образной «двойкой» – французский Clement – дебютировал в 1902 году. Но уже через год-два свои варианты представили компании Германии, Швейцарии, США...

Именно в Соединенных Штатах подобная схема получила самый восторженный прием – как видите, повод называть ее «американской» появился еще сто лет назад! Ничего удивительного, впрочем, в этом и нет: в Новом Свете сошлись такие обстоятельства, благоприятствующие рождению больших мотоциклов, как внушительные расстояния, весьма пересеченная местность (по крайней

мере, на Северо-Западе, где тогда жила большая часть населения С.А.С.Ш.) и самые высокие в мире доходы населения. Свой первый V-twin (мотоцикл Orient) американский инженер Чарльз Мец представил уже весной 1903 года. Вскоре известный гонщик и конструктор Гленн Кертисс (тот самый, что стоял у истоков компании по производству авиамоторов Curtiss-Wright) построил 2-цилиндровый мотоцикл, на котором разгромил в пух и прах всех соперников на треках. Серийная «двойка» марки Indian вышла в свет в 1907 году, Harley-Davidson – в 1909 году. Впрочем, V2 в Америке строили в ту пору десятка два компаний!

Уже в ту пору определилось разное отношение к «двойкам» в США и Европе. Если за океаном ее считали вполне при-

личным мотоциклом на все случаи жизни – в том числе и для гонок, то в Европе ее полагали пригодной в основном для того, чтобы... таскать коляску. В самой первой гонке «Турист Трофи», в 1907 году, машины были разделены на 1-цилиндровые и 2-цилиндровые именно потому, что первые считались заведомо быстрее! Что подтвердили итоги соревнования: победитель на 1-цилиндровом Matchless показал на трассе среднюю скорость 61,5 км/ч, а лучший гонщик на 2-цилиндровом Norton – лишь 58,2 км/ч.

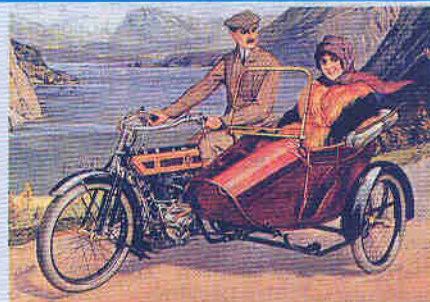
Откуда возникло такое обидное для поклонников V-twin разделение? Видимо, в таком разном подходе виновата... посадка водителя. В Европе была принята вертикальная, с небольшим наклоном вперед, поэтому мотоцикл обязан был быть коротким. А в США – вольная



Первый русский V-twin –
Moto-Reve Dux.



Поначалу и европейцы гонялись на V-twin.
На фото – гонщик Прево на Alcyon
готовится выйти на старт первой в мире
кольцевой гонки, Арденны, 1905 год.



В Европе V2 считали пригодным скорее для того,
чтобы таскать «коляску» (немецкий NSU).



Двигатель Harley-Davidson образца 1929 года. Вырезы в бензобаке сделаны для размещения привода верхних впускных клапанов (выпускные – нижние).



Indian начала 20-х годов – настоящий хай-тек своих времен. И передняя, и задняя подвеска – на листовых рессорах.



V-twin по-немецки: Wanderer 1921 года.



Очень своеобразная машина – немецкий 1000-кубовый Neander 1928 года.



Типичный английский V-twin – BSA 1927 года.



Легендарный Brough-Superior SS100, вариант 1939 года (фото Роланда Брауна).

«ковбойская», чуть откинувшись назад и выставив вперед ноги, руль с сильно оттянутыми назад ручками выполнял роль поворотов; при такой посадке длинная база (неизбежная для «двойки») – в самый раз.

Так и повелось: в Европе гонялись на 1-цилиндровых мотоциклах, в США – на «твинах». Контакт произошел лишь один раз, когда в 1911 году заводская команда Indian совершила налет на остров Мэн, где проводилась гонка «Турист Трофи». Американцы на V2 устроили «1-цилиндровым» европейцам полный разгром, заняв первые три места! А потом заглянули на трек «Бруклендз», где установили целую серию рекордов.

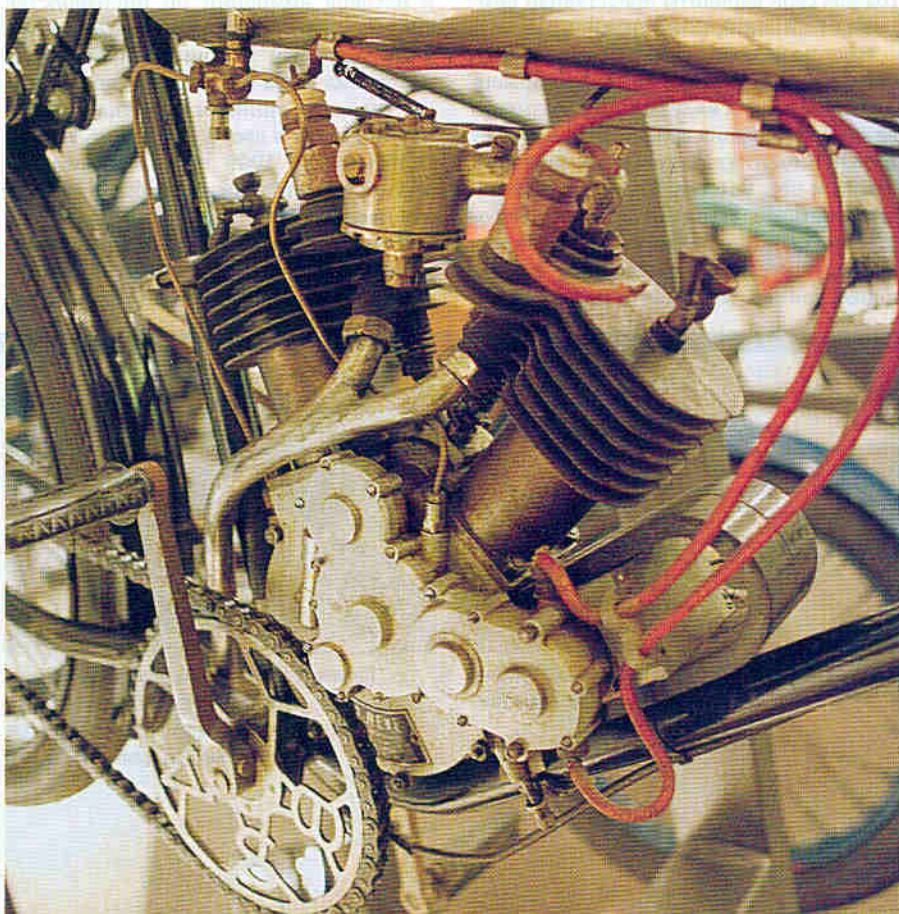
Именно в рекордных заездах, кстати, равных V-twin'ам нет и не было! Еще в 1904 году Ланфранки на Peugeot V2 промчался с невиданной доселе скоростью 123 км/ч. Самый первый «официальный» абсолютный рекорд скорости – 167,67 км/ч – установил в 1920 году Эрнэ Уокер на 1000-кубовом Indian. Потом за звание «самого быстрого» сражались гонщики на Zenith, Brough-Superior, Vincent – все с моторами V2. А высшее достижение для «двойки» – 426,4 км/ч; такую скорость в 1970 году развил Кэл Рейбон на сигарообразном аппарате с модифицированным 1,5-литровым двигателем Harley-Davidson.

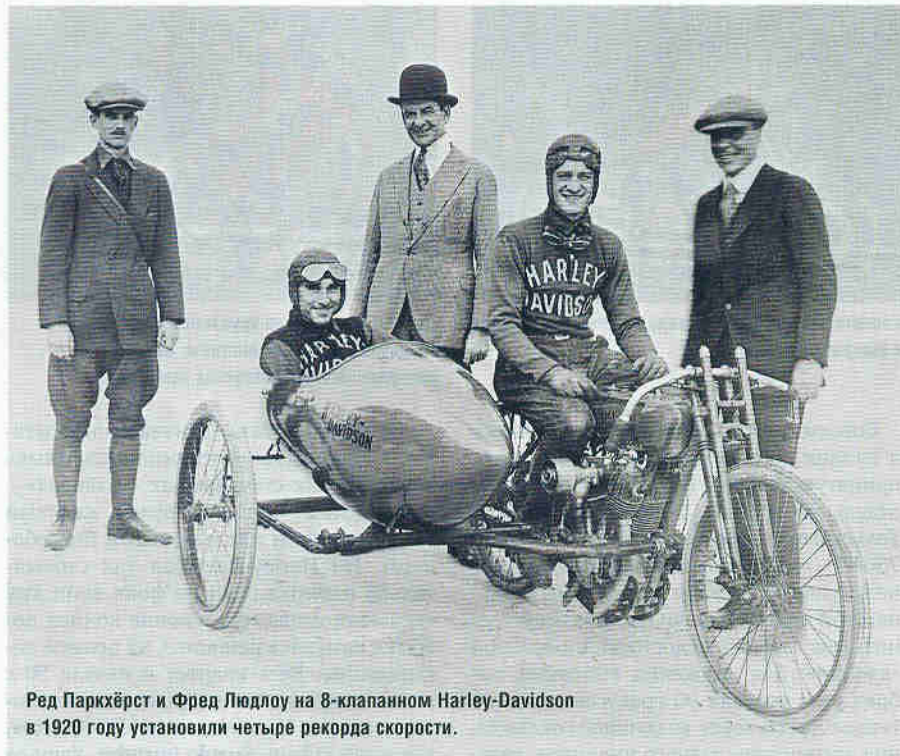
Временем подлинного расцвета V-twin'ов стали 20-е годы. Мотоциклы такого типа выпускали не только американские компании, но и множество европейских. В том немалая заслуга двух

производителей моторов: английского JAP и швейцарского MAG (Motosacoche). Их «двойки» различного рабочего объема – от 500 до 1200 см³ – применялись на мотоциклах всей Европы.

По обе стороны Атлантического океана конструкторы создали великолепные гоночные «твины». На треках Европы царил

1000-кубовый верхнеклапанный JAP; на мотоцикле Zenith с таким мотором Джо Райт в 1930 году показал скорость более 240 км/ч. На американских Indian и Harley-Davidson уже применялись двигатели с 4-клапанными головками цилиндров. Увы, все эти технические деликатесы были доступны лишь спортсме-





Ред Паркхёрст и Фред Людлоу на 8-клапанном Harley-Davidson в 1920 году установили четыре рекорда скорости.



Harley-Davidson Sportster 1957 года – один из первых V-twin моноблочной конфигурации.



Советский ПМЗ А-750 – соединение V-twin'a американского образца с шасси немецкой школы.



Итальянский V-twin – Ducati 900SS 70-х годов.

нам, а на моторы дорожных «двоек» конструкторы ставили нижнеклапанные двигатели или же моторы еще более архаичной схемы, с нижними выпускными и верхними впускными клапанами (наследие тех времен, когда впускные клапаны были «автоматическими» – срабатывали от разрежения в камере сгорания).

Блистательным исключением из этого тоскливого правила стал английский Brough-Superior. Его создатель Джордж Браф решил построить лучший в мире байк, без оглядки на стоимость производства и прочие скучные резоны. Представленный в 1920 году мотоцикл, с «двойкой» JAP рабочим объемом 976 см³, настолько поразил современников, что к нему сразу же прилипло прозвище «двухколесный Rolls-Royce». А через четыре года Браф создал шедевр: модель SS100. Цифры обозначали скорость 100 миль в час, или 160,9 км/ч – специальная табличка на каждом экземпляре удостоверяла, что машина протестирована и действительно показала такую скорость на гоночном треке.

Минуло чуть больше десяти лет, и появился еще один британский претендент на титул «самого-самого»: Vincent. Легенда гласит, что этот «твин» родился благодаря... ветру, который смахнул на пол калки 500-кубового 1-цилиндрового мотора так, что они сложились в V-образную «двойку». Выпущенная уже после второй мировой войны 1000-кубовая модель Black Shadow развивала скорость около 200 км/ч, а построенный на ее основе мотоцикл ходил и под «треста»

На правах рекламы



Удмуртия, г. Ижевск
пер. Северный, 61
тел.: (3412) 90-10-30
факс: (3412) 22-64-46
e-mail: versla@uralaudio.ru
www.izh-moto.ru

Ижевский-Ижевский центр
"ИжМото"



Квадрацикл "FORSAGE ATV500"

Объем двигателя:	493 куб. см
Габаритные размеры изделия (LxWxH):	1175x1244x900 мм
Высота по седлу:	1280 мм
Колесная база:	290 мм
Минимальный дорожный просвет:	3200 мм
Вес нетто:	320 кг
Двигатель:	одноцилиндровый, 4- тактный, жидкостное охлаждение, SONC
Расположение цилиндра:	наклонен к передней части изделия
Диаметр/ход поршня:	87,5x82 мм
Степень сжатия:	10,2
Пусковой механизм:	электрический стартер

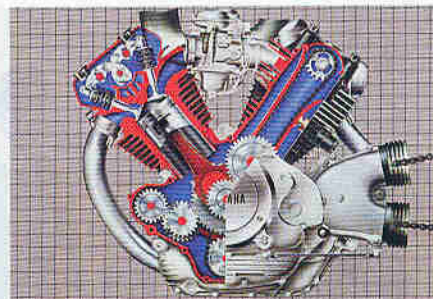




Harley-Davidson VRSCA V-Rod – американский V-twin для XXI века.



Yamaha XV750 Special – первый японский V-twin в американском стиле.



Двигатели японских круизеров отличались техническим совершенством: верхние распредвалы, моноблочная конструкция.

(297,64 км/ч, 1955 год – последний абсолютный рекорд скорости, установленный на «простом» байке, а не на специальной «сигаре»).

Это был звездный час V-twin'a... и его лебединая песня. Оказалось, такие большие моторы мотоциклистам не нужны! Их вполне устраивала компактная рядная «двойка». Собственно, после второй мировой войны на рынке остались лишь четыре компании, производящие мотоциклы с V-образными мотоциклетными моторами поперечной установки: американские Harley-Davidson и Indian, английская Vincent и японская Rikuo (местная копия все того же «Харлея»). Но к 1960-му году выбора у поклонников схемы не осталось: только H-D!

Harley-Davidson тех времен – это или массивный Duo Glide (1213 см³, 55 л.с., 270 кг), или «облегченный» Sportster (883 см³, 47 л.с., 225 кг). Больше никто в мире мотоциклов с таким рабочим объемом двигателя не производил! Лучшие английские мотоциклы той поры обходились 650-кубовыми моторами, при этом они были гораздо быстрее и послушнее «Харлеев». Более того: когда на американском рынке появились легкие итальянские мотоциклы, то оказалось, что на горной дороге даже 250-кубовый Ducati может задать перцу мотоциклу, с мотором чуть ли не в пять раз больше! Так исподволь начало складываться мнение: V-twin – это нечто архаичное и непременно американское.

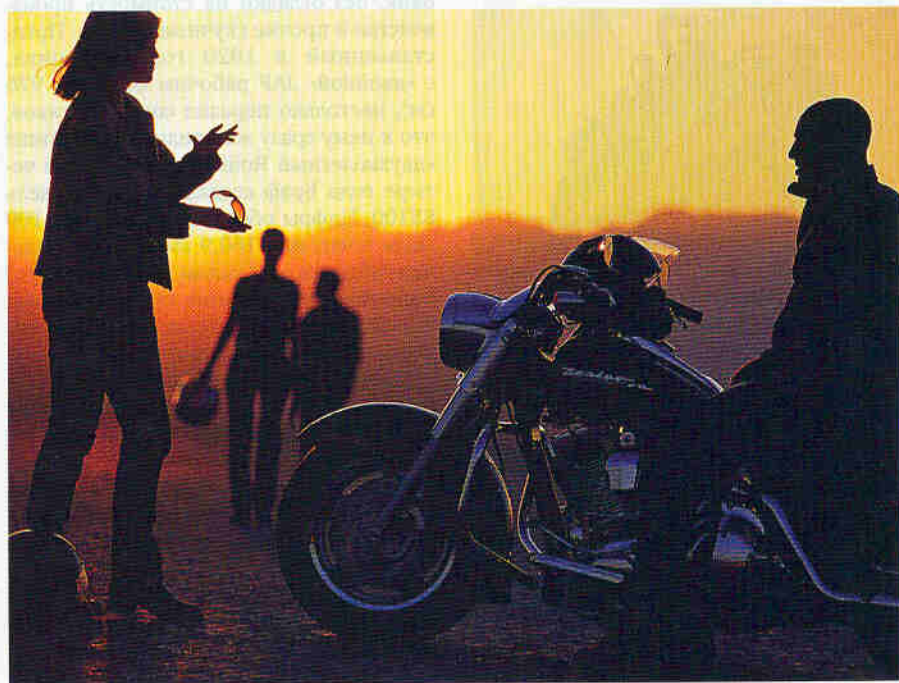
Собственно, отношение к «Харлею» в США в 60-е годы было точь-в-точь таким же, как сейчас у нас – к «Уралу»: пусть устаревшее, зато родное. Тем паче что – самое главное! – можно купить за смешные деньги «пожилой» мотоцикл (не забудьте, что тогда еще по стране «мотались» во множестве экс-армейские WLA), а затем уж соорудить из него нечто такое, чтобы девчонки сами на заднее сиденье запрыгивали! Вышедший на экраны в конце десятилетия фильм «Easy Rider» («Беспечный ездох»), в котором блистательно сыграли свои роли кастомы на базе H-D, моментально стал культовым и пробудил интерес к «мотоцилизму по-американски» во всем мире.

Совсем другого рода V-twin'ы родились в Италии (оставим пока в покое схему, принятую для Moto Guzzi, – ей посвящена отдельная врезка). В 1970 году Фабио Тальони представил созданный им Ducati 750GT – спортивно-дорожный мотоцикл, не уступавший самым скоростным машинам той поры. Тальони постарался устранить два главных недостатка V-образной «двойки»: для снижения вибраций выбрал угол развала 90 градусов, а характерное для моторов воздушного охлаждения «затенение» заднего цилиндра, ведущее к его перегреву, излечил, расположив передний цилиндр почти горизонтально – так что созданный им мотор иногда называют не «V-образным», а «L-образным». Годом позже Moto Morini представила мотоцикл средней кубатуры «3 1/2». У этого двигателя, разработанного инженером Франко Ламбертини, тоже была своя «изюминка»: плоские изнутри головки цилиндров. Камеры сгорания размещались в днищах поршней.

Тем временем мода на «американщину», как лихорадка, распространялась по миру, и японские концерны уже не мог-

ли ее игнорировать. Поначалу они пытались продавать «кастомизированные» версии своих стандартных «четверок» – с высокими «рогами» рулей, седлами «ступенькой» и каплевидными бензобаками. Но Harley-Davidson так стремительно набирал очки на фоне японских «недокастомов», что в конце концов потомки самураев решились на прямое копирование. Весь квартет в начале 80-х годов выпустил свои версии американизированных V-twin'ов: Honda Shadow, Kawasaki Vulcan, Suzuki Intruder, Yamaha Virago. Интересно, что в техническом отношении копии были гораздо совершеннее оригинала: двигатели жидкостного охлаждения с многоклапанными головками цилиндров и верхними распредвалами, моноблочные силовые агрегаты.

Более того: на основе предназначенных для круизеров V-twin'ов японцы создали неплохие «классические» мотоциклы: Honda NTV650, Suzuki VX800. Инженеры концерна Honda даже опробовали двигатель такого типа в шасси мотоцикла для ралли-рейда «Париж-Дакар»; такой гибрид не только принес несколько



побед в гонке, но и послужил основой для популярнейших моделей Transalp и Africa Twin.

Новая волна спортивных V-twin'ов родилась в 90-е годы на волне зависти к успехам Ducati в гонках «Супербайк». Действовавший тогда регламент уравнивал 750-кубовые 4-цилиндровые и 1000-кубовые 2-цилиндровые машины, что, конечно же, было на руку (или на шатун?) последним. Соперники сначала завидовали, потом роптали и в конце концов решили воспроизвести удачный формат. В 1996 году Honda представила 110-сильный родстер VTR1000F Firestorm, а через три года – спортбайк VTR1000SP под супербайковские правила. Тем же путем прошла и Suzuki со своими сериями TL/SV.

Формат «спортивный V2» понравился и европейцам. Итальянская компания Aprilia в содружестве с австрийской двигателестроительной фирмой Rotax в середине 90-х годов разработала серию 1000-кубовых моторов для спортбайков и стритфайтеров. Уже в нашем веке производство дорожных и внедорожных

«двоек» освоила австрийская компания KTM. Для полноты картины упомянем еще итальянский Mondial, использующий V2 от Honda.

Схватка на круизерном фронте – еще интереснее. 90-е годы принесли целую охапку новостей! Во-первых, возникло явление под названием «альтернативные производители»: это обзевшиеся кастомайзеры решили стать настоящими капиталистами. Они поставили свои творения на поток (в чем им активно помогали столь же «альтернативные» моторостроители типа S&S и RevTech), сертифицировали их и получили право ставить собственный VIN. Во-вторых, свершилось возрождение легендарной марки Indian. Правда, она продержалась на рынке всего несколько лет, но новый хозяин грозит в скором времени вернуть «Индейца» на рынок. В третьих, в американской нише кроме всей этой мелкоты появился еще один серьезный боец, способный бросить вызов самому H-D. Концерн Polaris, известный своими ATV и снегоходами, создал мотоциклетное отделение Victory.

Поначалу дела у нового бренда шли ни шатко ни валко. Тогда к сотрудничеству привлекли знаменитого кастомайзера Арлена Несса, и продажи оживились. В – четвертых, рождаются и бурно развиваются новые направления. Например, мега-круизеры с рабочим объемом двигателей под два литра, или power-cruisers с мощными двигателями и спортивно настроенными шасси. В-пятых, V-twin'ы стали делать многочисленные китайские производители. Пока только маленькие круизеры: 250, от силы 400 см³. Но лиха беда начало! Японцы когда-то тоже стартовали с экспорта «чахоток»...

Похоже, настоящая история V-twin'ов только начинается. Помноженные на современные технологии, их достоинства – компактность и тяга – раскрылись во всей красе. Да, и я еще не упомянул самое главное: звук! Бархатный рык V-образной «двойки» настолько хорош, что даже рядные «твины» перестраивают порядок работы, чтобы замаскироваться под «вэшку». А «четверки» скромно позвизгивают в уголке... ❧

ЕСЛИ НЕМНОГО ПОВЕРНУТЬ

Давайте условимся: расположение двигателя считать по коленвалу. То есть традиционная «харлеевская» установка V-twin'a – поперек. А если вдоль? Ведь тогда сразу же получаем массу преимуществ: задний цилиндр не перегревается (поскольку его, «заднего», нет), по длине такой силовой агрегат равен 1-цилиндровому – нет необходимости растягивать базу; к тому же «естественным путем» осуществляется привод карданным валом.

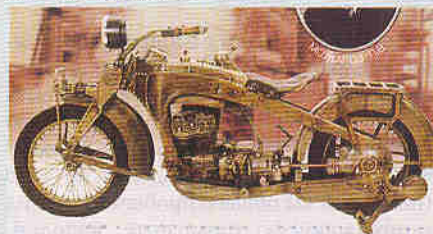
У нас такая схема отождествляется с Moto Guzzi, но впервые ее использовали задолго до итальянцев французы на мотоцикле Ader еще в 1904 году. Но, поскольку для 2-колесной машины в те годы очень важной считалась малая ширина, схема применения не получила. Вспомнили о ней лишь в 20-е годы – в России. Инженер Петр Можаров применил ее для своих экспериментальных моделей «Иж-1» и «Иж-2».

Чуть позже – в начале 30-х годов – по такой схеме был выполнен англий-

ский 500-кубовый мотоцикл AJS S3. В нем, правда, создатели зачем-то отказались от «логичного» карданного привода, использовав цепь. Можно назвать еще несколько машин тех времен (чешский Walter, английский Panther), но все эти аппараты так и остались экзотикой. В годы второй мировой войны партию мотоциклов (модель 841) по схеме продольного V-twin изготовила американская компания Indian.

Но тем человеком, который реально дал славу и долгую жизнь опальной схеме, стал немецкий конструктор Рихард Кюхен. Созданный им в 1951 году мотоцикл Victoria V35 Bergmeister стала классикой жанра. Уже в конце 50-х годов копию этой машины – под маркой Lilac – начали выпускать японцы. А в 1965 году Джулио Каркано создал знаменитый «V7» – первый из плеяды «двоек» Moto Guzzi. Поклонники японского секонд-хэнда помнят также выполненные по этой схеме мотоциклы Honda CX/GL.

Интересно, что продольное V2 вполне могло бы стать и русской национальной схемой – и я имею в виду не только эксперименты Можарова. В начале 60-х годов подобную силовую установку разрабатывал ВНИИмотопром совместно с Киевским мотозаводом. А через десять лет Алехандро де Томазо, тогдашний владелец Moto Guzzi, обратился к нашему правительству с предложением построить в СССР «МотоГольятти». Но – не срослось.



Экспериментальный «Иж-1» – детище Петра Можарова, 1929 год; штампованная рама и 1200-кубовый двигатель мощностью 24 л.с.



Victoria KR35 Bergmeister наконец-то вывела «продольное V» в люди.



Honda GL400 – популярный секонд-хэнд в России лет 10 назад.



Moto Guzzi V7 – классика «продольного V2».



«УРАЛ Волк», чоппер

Максим ВЛАДИМИРОВ («Reaper»), Москва, фото автора

ИЗ СТАИ ОСТРОЗУБЫХ

Собрались прокатиться из Москвы на юг, в Коктебель, в рамках любительского ралли «Весенний ветер-2006» (третьей категории сложности). И так уж сложилось, что из пяти аппаратов три – «Уралы»: первый – боевой «Geag-up» от компании «Урал-Рус», второй – «свежий» 2006 года «Волк». Третий – повидавший немало дорог мой «волчок» выпуска 2004 года.

Поскольку в Крым я собрался спонтанно, аппарат перед поездкой специально не готовил. С начала сезона до момента старта я успел накатать всего около 2000 км, так что готовить было практически нечего, ведь незадолго до того (на 15 500 км общего пробега) заменил «кончившиеся» тормозные колодки, масло, вместо «родных» тормозных шлангов установил армированные, поменял старый генератор АТЭ-1 на Denso.

Второй, новый «Волк» Алексея «Крузенштерна» вышел в пробег в том виде, в каком поступил с завода: кроме плановой замены масла после обкатки, с ним ничего не делали.

Помимо нас, в гонке участвовали еще двое на полносильных Yamaha V-Max, так что удалось сравнить «Волков» с «кувалдолетами». Сразу скажу: по вине «Уралов» в пути не случилось ни одной задержки, чего нельзя сказать о Yamaha...

Ехать решили все вместе, но случилось так, что отставший по причине непроеходимости в пробках «люлясочник»

вскоре застрял в потоке дачников и далее мы шли вчетвером.

На трассе скоростной режим – 100-120 км/ч, с минимумом остановок. Ехать на «Волке» можно часами и без задержек – на шоссе при движении с такой скоростью перегрева двигателя не быва-

ет в принципе. Разве что без ветровика надоедает, да и раздражает шум встречного ветра. Ну и «сдувает», конечно. Еще бы! Поначалу я на полном серьезе полагал, что цифра «160» на спидометре «Волка» нарисована просто так, для прикола. Ан нет! На одной из длинных





скорости грохнулся – поскользнулся на просыпанном по асфальту песке. Сам он не пострадал, мотоцикл тоже отделался мелкими повреждениями, но неприятными: удар принял на себя передний вынос педалей – в подобных ситуациях он гнется и подклинивает тяги, идущие на задний тормоз и коробку передач. Мелочь, однако отнимает время на ремонт. Хорошо, что есть и еще основные рычаги – на них можно опереться и принять классическую посадку. Заводу-изготовителю стоит обратить внимание на то, что слабовата труба, на которой крепится вынос: будь удар посильнее, мог бы пострадать клапанный механизм двигателя.

Из-за задержек команда проделала только половину намеченного пути – пришлось заторчать в Мелитополе.

На следующий день черную полосу неудач мы проехали и добрались до конечной точки маршрута. На этом финишном отрезке донимал монотонный боковой ветер. Впрочем, было даже интересно: на прямых наклон аппарата порой достигал где-то 20-30 градусов, а в подветренных поворотах входил вертикально – его просто «вдувает» в траекторию. В этом отношении «Уралы» вели себя практически так же, как и «кувалды»: примерно одинаковые габариты создавали одинаковую парусность, и угол наклона тоже был практически одинаков. Да и масса мотоциклов сопоставима.

Режим поездки сложился достаточно экстремальный, однако в Коктебеле никаких профилактических регулировок «Волкам» не потребовалось: клапаны не стукали (а ведь прежние оппозиты грешили тем, что после того, как шустро «отвинтишь», приходилось проверять

Модель: ИМЗ-8.1238 «Волк». **Общие данные:** сухая масса – 260 кг ■ колесная база – 1585 мм. **Двигатель:** 2-цилиндровый, 4-тактный, оппозитный ■ рабочий объем – 750 см³ ■ макс. мощность – 45 л.с. при 4500 об/мин ■ макс. крутящий момент – 67 Н·м при 3700 об/мин. **Системы:** питания – 2 карбюратора Keihin постоянного разрежения ■ охлаждения – воздушная ■ запуска – электро + кикстартер. **Трансмиссия:** сцепление – двухдисковое, сухое ■ коробка передач: 4-ступенчатая + задний ход ■ главная передача – карданным валом. **Ходовая часть:** рама – трубчатая, стальная ■ передняя подвеска – телескопическая вилка Paioli Ø 41 мм ■ задняя подвеска – маятниковая с двумя амортизаторами. **Шины:** передняя – 90/90-18" ■ задняя – 130/90-16". **Тормоза:** передний – однодисковый с четырехпоршневой скобой ■ задний – однодисковый с четырехпоршневой скобой.

прямых, догоняя V-Max, я «положил» стрелку спидометра до упора и мчался в таком темпе с десятков километров. Для оппозита это за пределами! Но все прошло без последствий для двигателя. После такого спурта скорость 140 км/ч не казалась мне сверхъестественной.

За первые несколько сотен километров определил и расход топлива на трассе: 4,5-4,8 литра на 100 километров у «Волков» и около 5,8-6 у V-Max. Соответственно, объема «волчьего» бака (21 литр) хватает примерно на 400-450 км, а бака «кувалды» – всего на 230-260. Вот очевидный плюс «Уралов» в дальней поездке!

За первый день проделали около 700 километров, достигли Белгорода. Ехали в свое удовольствие, и ближе к вечеру лично я чувствовал в себе силы отмахать еще пару сотен километров – усталость не навалилась... По мнению многих, «Волк» не слишком хорошо приспособлен для дальних поездок – тот же ирбитский «Вояж» в этом отношении удобнее. Так вот готов поспорить: низкая посадка на «Волке» и то, что регулируется вынос подножек, позволяют выбрать оптимальную позу, комфортную для поездки любой продолжительности.

Назавтра собирались проскочить от Белгорода до, собственно, Коктебеля. Но звезды на небе расположились как-то не так. Нет, с мотоциклами было все в порядке, после холодной ночи «Уралы» завелись легко – достаточно было вытянуть рычажки подсоса на карбюраторах. Но в пути постоянно что-то задерживало: то таможенники с гаишниками на границе, то иссяк бензин на заправках, а вдобавок ко всему Алексей на довольно приличной

зазоры клапанного механизма), масла после 1600 км пробега в моторе не убавилось. В Крыму мой «волчонок» финишировал с показателем на одометре 19 с лишним тысяч километров, но поршневая оставалась в идеальном состоянии! Посторонних стуков не появилось, протягивать болты-гайки на всевозможных соединениях также не пришлось. Впрочем, вылезла-таки хроническая болезнь (эй, завод!): на всех трех мотоциклах появились подтеки масла под генератором. Это хулиганит соединение «генератор-переходник». При всем при том между картером и переходником масло не «отпотевает» – вот здесь качество уплотнительного кольца нормальное. По-видимому, течи возникают после экстремальных скоростных режимов



на трассе – в городе при обкатке нового генератора подтеков не замечал... Вы уж там, на заводе, сообразите, что к чему.

Следующей жесткой проверкой техники стал серпантин Коктебель-Судак-Алушта с его крутыми поворотами, перепадами высот, пылью и местными «шумахерами». Ходовая мотоцикла позволяет поворачивать даже на 180 градусов с малым радиусом, но между тем «дубовость» задних амортизаторов вызвала долбежку тела на ухабах. Может, это только беда моего «волчонка»? На нем установлены амортизаторы старой конструкции, но с новыми Plaza должно быть получше. Чешская резина Mitas дорогу «держит» отлично: даже при том, что на колесах моего мотоцикла протекторы практически истерлись, я закладывал почти до чирканья подножками по асфальту. И еще отмечу: после поездки резину пришлось все-таки менять, но Mitas продержалась 22 000 километров.

На подъемах серпантина двигатель продемонстрировал, насколько он гибкий: передачи перецелкивал не часто, на третьей заезжал в горку со скоростью от 40 до 80 – и мотор не надрывался. Все же, как и все «уралисты», пожалуюсь: мотоциклу не хватает пятой передачи! Особенно это ощутимо на хороших прямых участках трассы. Будь еще одна передача (в идеале с передаточным числом 0,9-1,0), мог бы не перекручивать двигатель.

Обратная дорога в Москву превратилась в настоящее испытание – и для двуногих, и для двухколесных. Когда выезжали, накрапывал дождик, дороги развезло. Первые 300 метров по слякоти – и все, ноги до колен забрызганы слоем грязи. Щитки на «Seag-ur'e» спасают, но те, кто ехал на «Волках», лишены такой роскоши. Парни на «кувалдах» пострадали не меньше. Дальше – пуща: дождь полил «как надо», свинец на горизонте не предвещал ничего хорошего. Тогда шархнула еще одна старая болезнь моего «волчка»: при продолжительной езде воздушный фильтр заливает. Не очень-



то спасала и моя самодельная модернизация «воздушника». После 100-150 км под ливнем вода попадает в карбюраторы – и все, байк не едет. Второй же «Волк», 2006 г. в. с модернизированной защитой, пер аки посуху: новый корпус воздушного фильтра с забором воздуха снизу не дает ни капли попасть во впускной тракт. Да другая незадача (эй, конструкторы ИМЗ!): штатные свечные колпачки в дождь периодически пробивает. Еще бы, при нынешнем расположении они стали жертвой непогоды.

Под дождем обнаружилась такая особенность моего «Волка»: он либо прет со скоростью 120 и выше (что по мокрой дороге опасно), либо не едет вообще. Приходится останавливаться, давать газу и раскручивать движок до высоких оборотов, чтобы нагрелся как следует и пророх, и только потом можно какое-то время ехать дальше в приемлемом по погоде темпе. Но не долго.

Все-таки верст 400 мы в тот день одолели. Возле гостиницы насквозь промокашие обнаружили, что где-то на трассе камнем пробило щель в стекле фары, и воды между стеклом и отражателем

набралось примерно на треть объема. Но фара продолжала светить. Чума! Воду я исхитрился – вылил, а до Москвы гнал с разбитым стеклом – до родного города оставалось еще 1200 километров...

Их мы решили промахнуть за сутки. Стартовали в девять утра из Мелитополя, поплутали по Харькову, достаточно быстро прошли границу – рванули дальше. Белгород объехали, когда уже начало темнеть. Заправились, перекусили – поперли дальше. Орел, Курск – уже ночь. «Волковского» света вполне хватало, чтобы ехать ночью. Если где-то недоставало дальнего, включал комбинацию дальнего и ближнего: зажми кнопку мигания дальним – в лампе горят обе нити. Вот только водителям встречных машин это не очень-то нравится.

А в девять утра следующего дня я уже въехал в свой гараж. Ничего особенного, кроме замены стекла в фаре, мне делать не пришлось. Владельцам Yamaha повезло меньше: одному из V-Max'ов «светит» замена реле стартера, придется выправлять колесный диск. Что по стоимости куда дороже, чем ремонт «Урала».

В следующем году попробую выполнить норматив «Железной задницы» – проехать за сутки 1600 км. Разумеется, на своем оппозите. Почему бы и нет?! Ведь если мы без подготовки прогнали 1200 вчетвером (а это куда сложнее и медленнее, чем в одиночку или вдвоем), то разве, подготовившись, не смогу? Легко! ❧



www.nexus-motors.ru

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР



NEXUS MOTORS

МОТОЦИКЛЫ — 2006 — СКУТЕРЫ



Филиалы:

- ТЦ "Мега", Калужское ш., 21 км, (495) 730-63-39
- "Крокус-сити", 88 км МКАД, (495) 514-47-21

- ТК "Твой Дом", Каширское ш., 24 км, (495) 514-45-64
- ТД "Автомобили", ул. Южнопортовая, 22, стр. 1, (495) 506-16-37
- АТЦ "Москва", Каширское ш., 61, кор. 3А, (495) 517-41-45

- Nexus-Екатеринбург, г. Екатеринбург, ул. Первомайская, 26, (343) 214-98-64
- Nexus-С.Петербург, г. С.-Петербург, Новочеркасский пр-т, 4, (812) 337-22-90
- Nexus-Краснодар, г. Краснодар, ул. Карасунская, 80, (861) 251-18-05

Центральный салон "Yamaha на Маяковской": Москва, Садовая-Триумфальная, 16, (495) 209-16-81

Дилерский отдел: (495) 209-18-63

ФК МОТОРС
официальный дилер



ВСЕ МОДЕЛИ
МОТОЦИКЛОВ И
СИЛОВОЙ ТЕХНИКИ

- ПРОДАЖА
- ГАРАНТИЯ
- РЕМОНТ

777-4800
WWW.FKMOTORS.RU



ОТРАЖАЯ СУТЬ

СРАВНЕНИЮ НЕ ПОДЛЕЖИТ

Антон ВЛАСОВ,
фото автора

– Зачем ты себе «Урал» купил?!
– Это не «Урал», а «Днепр», а это разные мотоциклы!
– Да ладно – одно и то же...

Убежденного «днепровода» такие слова выведут из себя. Несмотря на мягкий нрав, эти парни свято чтят марку КМЗ и с карданом в руках готовы отстаивать свои убеждения перед «неверными». Течет? Перегревается? Страшный и тяжелый? Значит, «Урал». А киевский мотоцикл – песня.

Убежденный «днепровод» – личность. Он ни за что не променяет «Днепр» на другой оппозит.

– По сравнению с «Уралами», у «Днепров» моторы совершеннее, они сделаны по более современным технологиям, – рассказывает оппозитчик Евгений. – Во-первых, шатуны у «Днепров» установлены на вкладышах, а у «Уралов» сидят на подшипниках. Если подшипники «убиты», придется выбросить коленвал, потому что эти детали спрессовываются на заводе раз и на всю жизнь и ремонту не подлежат. Во-вторых, «днепровские» цилиндры крепятся к корпусу двигателя сквозными шпильками: их удобнее собирать-разбирать. Еще на «Днепрах» поршни не достают до клапанов, а значит, клапаны не загибаются. На «Урале» же их можно загнуть...

Многие выбирают мотоциклы КМЗ из-за их (не поверите) внешнего вида и характерного звука выхлопа. К сожалению, мало кто в состоянии это оценить – избаловались. Сегодня подавай американский V-твин или японскую «четверку». Все остальное презрительно именуется «совкоциклами». «Днепроводы» не любят сравнивать свои оппозиты с современными импортными байками. По их мнению, это то же, что сравнивать старый добрый ламповый радиоприемник с современным музыкальным центром.

Эти парни – романтики. Какой владелец «японца» сможет пять часов кряду перебирать двигатель? Какой «харлеист» станет кропотливо, на глаз настраивать синхронность работы карбюраторов?



Кто захочет тратить время и сажать все части двигателя на силиконовый герметик, чтобы хоть как-то уменьшить течь масла?.. Большинству – лениво: такую работу сегодня можно провести на техсервисах – только плати.

Отдельная гордость «днепроводов» – коробка передач КМЗ. Известно, что КП «Урала» капризна и жестка. У «Днепра» – напротив: мягкая, передачи включаются четко, а нейтралка ловится легко.

– На «Урале» до сих пор ставят старые коробки, даже на «Волк». А они дубовые, – рассказывает Женя, легко щелкая передачами на своем «Днепре». – Знакомые на новом «Урале»-колясочнике нейтралку ловят включением-выключением заднего передатка, потому что иначе ее тяжело найти – слишком жесткий механизм. «Днепрячья» же покорна.

Но не все гладко и в жизни «днепроводов». Есть две большие заботы. Первая – давление масла в двигателе. Это «днепровский» «экслюзив» – следствие использования подшипников скольжения в паре «шатун-коленвал». У каждой ме-

дали есть две стороны и боковая грань. Внимание к количеству масла и его давлению – та самая боковая грань. Подшипники скольжения требовательнее к фильтрации масла, чем роликовые, и оно должно подаваться под более высоким давлением. А потому у двигателей КМЗ система смазки сложнее, чем у ИМЗ. Свято следуя народной мудрости, «если из оппозита не хлещет масло, значит, оно закончилось», «днепроводы» регулярно проверяют его уровень, а также прилежно следят за давлением. Для этого на каждом «Днепре» установлен специальный датчик, на который водители байков постоянно косятся при езде.

Вторая тема знакома всем российским оппозитчикам – качество запчастей. В отличие от японских мотоциклов, сделанных для того, чтобы на них ездили, «Днепры» и «Урале» – чтобы их ремонтировали. А как, если запчасти рассыпаются через десяток километров? А ведь могут быть и иными. Мне рассказывали, один оппозитчик отдал двигатель КМЗ в Московский автомобильный институт, попросил перебрать и заменить все детали на качественные, сделанные вручную. Его «Днепр» два сезона (!) ездил без поломок.

Увидеть «днепроводов» можно везде: в Москве и в Туле, на столичной Смотровой и на европейских байк-фестах, в деревне и на автострате... Вот их приметы: суровые дядьки на громких модах с двигателями, в которых отличительная черта – прямоугольные клапанные крышки; немного окосевшие от постоянного наблюдения за датчиком давления масла; руки по локоть характерного землистого цвета... ❧



УКРАИНЕ НУЖЕН РЕЙГАН

Корреспондент «Мото» отправился на Киевский мотозавод, чтобы получить ответ на вопрос многих читателей: появятся ли снова в продаже «Днепры»?

Знаете, что сейчас изготавливают на КМЗ? Мотоциклы – тоже. Но чтобы заработать на их мизерный выпуск, здесь взялись за изготовление автозаков (будок для транспортировки уголовников), автоприцепов, развернули стекольное производство... Разве что не выращивают кактусы. Производят и продают мотоциклов мало, от силы пару тысяч в год.

Не то, чтобы не идут заказы – только из России запросы один за другим. Но таможенные ставки уничтожают очарование низкой отпускной цены: в российских магазинах стоимость «Днепр» зашкаливала бы за \$ 3000–3200. Многие за столько купят? Тенденция сужения производства классики, дорогой сердцу

«Днепр» – пожарный



далеко не только украинцев, усугубляется. Ощутите горечь этих слов... Все, что в Киеве собирают, экспортируют в «выгодные» по деньгам страны Америки и Европы, где их берут и за \$ 4000, и дороже. Для внутреннего рынка – ничего. Как-то случилась несказанная радость: Государственная автоинспекция (Госавтоинспекция), до того момента, как ее разогнал президент Ющенко, закупила 140 патрульных мотоциклов. Больше такой радости не жди: следующая закупка для киевских ментов – Moto Guzzi. Они получше.

Однако уточним: следует сказать – «современнее». Чтобы и «Днепр» стал таким, в него нужно вложить средства. Где их взять? У акционеров. А акционер один: государство. Что с него имеет КМЗ? Во всяком случае, не вложения.

Другой источник резервов – мозги организаторов производства. «Мозги» шевелиться. Отказались от разделения продукции (не автозаков – мотоциклов) на «экс-

портную» и «для внутреннего потребления»: вся она, по новым заводским стандартам, должна быть одинакова потребительских достоинств.

Легко сказать... Это только с виду все они «просто» «Днепры». На самом деле, вариантов двигателей, коленвалов, шестерен и проч. до трех сотен. Уже на этапе подготовки производства можно пойти по миру.

Михаил Логвиненко, технический директор, рассказал, что здесь отказались от разорительного модельного многообразия. Нынче в производственной программе четыре мотоцикла: классический – «просто» с коляской, другой – с приводом на колесо коляски, «Днепр»-одиночка, а также грузовой трицикл «Днепр 310», способный транспортировать полтонны груза. Заводские «мозги» не увер-

енны, что грузовичок выживет. Горожанам он не нужен, селянам согдился бы, но не трехколейный. Разве что подкупит свежее предложение: «310-й» собираются комплектовать или дизелем (3 л дешевой солярки на 100 км хода, максимальная скорость – 70 км/час), или двигателем электрическим (суточный пробег на одной зарядке – 150 км).

Зам. директора завода по маркетингу Александр Дудко говорит, что продажей «обычных» «днепров» постараются заработать «на хлеб», а потом уж возьмется за перспективные модели. Было бы недурно заработать в России еще и на продаже запчастей – их запрашивают постоянно. Но на прилавки магазинов в России пробились зипы, изготовленные в Китае, Индии, Малайзии и «в подвалах на Малой Арнаутской». Судя по качеству, эти запчасти точат из переплавленных в болванки автомобильных номеров. Их демпинговая стоимость такое подозрение только подтверждает: цена, скажем, поршневой группы, равна закупочной стоимости металла, которую КМЗ платит своим поставщикам. Так что ценовой конкуренции завод в России не выдержит. Тогда на чем заработать? «А чтобы выполнить уже поступившие из Италии заказы, надо где-то

раздобыть не меньше 1 млн. гривен». При этих словах лицо Александра Николаевича выражало такую безысходность, что в душе я его искренне пожалел: ну где ему в пору экономического разброда и политических шатаний в стране достать «живой» миллион?!

Но мое любопытство превозмогло ощущение, и я все-таки спросил: что такое упомянутые «перспективные модели»? Когда технический директор стал их перечислять, я утратил контроль над местоположением подбородка: круизер, эндуро, скрэмблер.

В чувства я себя приводил размышлениями: почему, собственно, и нет? Ведь это разумно – строить амбициозные планы. Пусть же киевскому заводу повезет! А там, глядишь, и нам чего перепадет с его успехов, хотя бы теми же запчастями: по прикидкам, в России сейчас «на руках» минимум 200, а то и 300 тысяч «Днепров».

Без везения киевлянам не обойтись. Поскольку завод расположен в центральной части города, на его территории зарится кто ни попадя. Положение его неустойчиво, и предприятие легко свалить. Поскольку оно 100-процентно государственное, подпоры не жди – до него державе нет дела. Когда писались эти строки, создавалась, разваливалась и снова склеивалась «оранжевая» коалиция политиков, они не могли поделить кресла председателя Верховной Рады и премьер-министра. А на премьера в лице Юлии Тимошенко, скорее всего, и подавно надежды нет.

Помните, когда во время президентия в США президента Рональда Рейгана компания Harley Davidson стояла на грани краха, господин президент призвал нацию покупать мотоциклы не импортные, а HD. Призыв был воспринят. В том числе и полицейскими – они закупили массу «харлеев». И компания была спасена, она окрепла, да так, что сейчас ее продукция закуплена на года вперед. Президент понимал: HD – один из символов США, а символы нужно спасать и лететь. Это, в конце концов, выгодно: только накорюченная курица несет золотые яйца... Мотоцикл «Днепр» – такой же символ своей страны. Отсюда, Украине нужен свой Рейган.

И потом, угробить КМЗ – шаг небезобидный. Смотрите, в минувшем году в автоинспекции перерегистрировали 642 тысячи «Днепров». Понятно, это примерно половина тех, что ездят – в селах необходимости в регистрации мото не чувствуют. Прикрой КМЗ – не станет запчастей, а на «номерных знаках» в поршневой далеко не уедешь. И миллион человек останется без средств передвижения. У кого искать справедливости? Если миллион «Днепров» докатит до Майдана Незалежності, сомневаюсь, что все они будут оранжевыми. ❏

Максим ЮРЧЕНКО

ЭТО – ТРИУМФ

Антон БАРСУКОВ,
фото автора



«Англичане – гордецы» – всем знаком этот образ-штамп. И он имеет под собой основания – я знаю, прожил с британцами бок о бок несколько лет. Иногда их гордость перерастает в гордыню, а порой и чуть ли не в национализм: иные обитатели островов требуют, чтобы в паспортах писали не «житель Великобритании», а именно «англичанин».

В последнее время по английской гордыне нанесено несколько сильнейших ударов. Чего стоила покупка российским миллиардером футбольного клуба «Челси»!.. Но вот то, что ближе нам с вами: лихорадит компанию Jaguar, развалился автоконцерн Rover, опять-таки, богачей из России купил TVR, а другой, не наш, – команду «F1 Джордан»... Уходят с молотка или разваливаются национальные ценности страны.

Но гордость англичан за родину несколько не оскудела: не перевелись в стране герои! Ее подогревает, например, завод Triumph – пожалуй, самое современное и крупное мотопредприятие Европы.

А ведь всего три года назад завод, точнее, его второй корпус полностью сгорел в пожаре. Страховая компания предполагала, что на восстановление потребуется минимум полтора года. Но случилось чудо: корпус удалось запустить всего через шесть месяцев, а еще через три сборочный конвейер вышел на полную мощность! Пожар, как ни парадоксально, в чем-то даже помог: производство оснастили самыми пере-



Второй корпус завода Triumph в Хинкли: «благодаря» пожару, его переобнаестили, и теперь это одно из самых современных мотоциклов производств в мире.



довыми даже по высочайшим западным меркам технологиями.

Первое, что бросается в глаза попавшему в святая святых британского мотопрома, – огромный склад деталей. На высоких (до потолка) стеллажах комплектующие, из которых собираются практически все мотоциклы Triumph: здесь гигантское количество деталей из металла, пластика, резины и кожи. Все это необъятное хозяйство под строжайшим учетом – сотрудник со специальным устройством периодически обходит весь склад и считывает штрих-коды всех комплектующих. Собранный компьютер, чтобы тот смог в мгновение дозаказывать у поставщиков необходимые компоненты, если они на исходе.

За складом – цех, он разбит на зоны: участки картеров, коробок передач, покрасочный и порошкового напыления. Здесь к визитеру подступает ощущение, что чего-то не хватает... Вот чего: в помещении размером с несколько авиационных ангаров, плотно заставленном станками, нет гор металлической стружки и луж масла, разбросанного инстру-

мента и куч браков. И почти не видно рабочих. Многие станки сами «берут» заготовки, обрабатывают их и опять же самостоятельно проверяют качество обработки. На мониторах компьютеров изображения деталей, данные об оборотах инструмента, давлении реза и о многих других параметрах. Иногда к станкам подходят наладчики, но только чтобы убедиться, что все в норме.

Одно из немногих мест в цехе, где все-таки работают люди – малярный участок: покраска выполняется полностью вручную. Каждую деталь покрывают как минимум четырьмя слоями краски. А маляры, между тем, в белоснежных комбинезонах, резиновых перчатках – они скорее походят на мед-, а не техперсонал.

В сборочном цехе посетителя ждет неожиданность: все модели Triumph (за исключением Rocket III – для него построили отдельную линию) собираются здесь и нигде больше, на одном и том же конвейере. И вручную! Конвейер даже не нужно перенастраивать. За Speed Triple может сразу ползти Daytona или Speed

Four, за которым, к еще большему удивлению, может следовать Bonneville. Сборщики обучены работать с любыми моделями, на любом этапе сборки.

Не всякий выдержит темп и специфику конвейера. На каждую операцию отводится строго фиксированное время: три секунды – на болт, две – на гайку, тридцать – на регулировку зазоров, обратите внимание, всех клапанов! И три секунды на переход к очередному мотоциклу. И так – спозаранку до вечера. Работяги пахнут как проклятые – можно устать, отупеть, снизить бдительность... Но, представьте себе, брак практически не случается. Нет и характерных для рабочих конвейера нервных срывов. Почему? Сюда принимают не каждого: соискатели на рабочие места сборщиков на конвейере в обязательном порядке проходят психофизиологические тесты. Не выдержал этот «экзамен» – извини...

В считанные минуты голая рама обрастает двигателем, передней вилкой, задним маятником, электропроводкой, светотехникой, колесами... В мотоцикл заливают масло, бензин, прочие жидко-



Сборка двигателей. Надежные британские руки...

сти и устанавливают на динамометрический стенд. Следует 20-минутный прогон. Если кривая мощности и ее максимальное значение укладываются в нормы, байк выпускают. Случись, какой-то из параметров не соответствует требованиям, технику возвращают в цех для устранения неисправностей.

Самое интересное – сборка двигателя. Много тут прелюбопытного! Хотя бы вот: при установке коленвала в картер используется специальный электрический гаечный ключ, который управляется... компьютером. По размеру головок (одновременно закручиваются две гайки или два болта) электроника автоматически определяет, двигатель какого мотоцикла собирается в данный момент. «Мозги» выбирают оптимальный крутящий момент, с которым затягивают резьбовое соединение. Если же этот момент не был достигнут (например, потому что попался болт с «загнанной» резьбой), «мозги» автоматически сообщают о браке. А еще компьютер, управляющий электроключом, следит за расходом гаек и болтов, заказывает со склада недостающие... И так – на каждом шагу. Скажем, при установке распределов специальное устройство измеряет зазоры сразу всех клапанов, выбирает дистанционные шайбы нужной толщины, еще раз проверяет зазоры на полностью собранной головке цилиндров. И все – за 30–40 секунд!..

Как не заглянуть в конструкторский отдел! Разработка нового мотоцикла занимает приблизительно два года. Руководитель проекта и две команды специалистов (по двигателям и по шасси) должны провести огромную работу: «родить» концепцию мотоцикла, идеи перевести в эскизы. Когда дизайнеры сформируют

в своей голове окончательный вид аппарата, трехмерная система автоматизированного проектирования (САПР) помогает рассчитать жесткость рамной нагрузки, размеры и вес деталей, разработать двигатель с нужными характеристиками, коробку передач с оптимальными передаточными числами...

Когда разработка мотора закончена, собирают первые десять штук. Каждый обходится в 50 000 фунтов стерлингов. Эти двигатели тестируют на динамометрическом стенде, где они накручивают 250 000 миль. Следующее испытание – 700 часов работы на максимальных оборотах. И только после этого издевательства моторы устанавливают в рамы – следуют испытания на дорогах. В качестве тестовых Triumph чаще всего использует треки «Брантингторп», «Сильверстоун» и обычные дороги общего пользования. А если надо скрыться от неумных журналистов, тестирование техники проводят... в ЮАР или на юге Испании.

Отдельное подразделение дизайнеров занимается мотоодеждой и аксессуарами. Собственная фирменная экипировка – гордость компании Triumph. На создание дизайна новой модели одежды специалисты затрачивают лишь немного меньше времени, чем на разработку мотоцикла – года полтора. Результат? Вот факты: одежда от Triumph на британском рынке по популярности не уступает именитым Alpinestars, Dainese и HeinGericke. Все больше одежды покупают владельцы мотоциклов других марок, а это о многом говорит.

А в целом, как идут коммерческие дела компании? Последний год для Triumph стал действительно триумфальным: его продажи в мире возросли на 30%, внут-



Демонстрационный салон.

ри страны – на 23%! Техника завода в Хинкли уже обогнала по продажам мотоциклы BMW, Ducati и Aprilia, медленно, но верно подбираются англичане к уровню реализации таких гигантов, как Kawasaki и Suzuki.

И, заметьте, все это на фоне недавнего обрушения британского автопрома. На вопрос, как удается набирать обороты, на Triumph чаще всего отвечают: за счет качества. И еще: «У нас не так, как у других». Действительно, немногие в мире выпускают «тройки» и «двойки» с их неповторимым характером, да еще и ручной сборки. При этом цены держатся на уровне цен мотоциклов «большой четверки». Да, в мотоциклах Triumph не используют последние достижения высоких технологий. Но частично от них отказываются сознательно – в пользу традиций фирмы и шарма, свойственного ее продукции. И пусть маньякам навороченных до предела японских спортбайков не по вкусу дружелюбная и мягкая управляемость Daytona или характер рядной «тройки», а на треках Triumph уступит последним моделям «японцев». Но это качественные мотоциклы ручной сборки, с характером и внешностью «не как у всех». Это – истинные британцы, в паспортах которых излишне писать, откуда они. И так видно. ❏

Профессиональный сервис **Гибкая система оплаты**
 Прямые поставки из Японии **Индивидуальный подход**
 Дисконтная система

РИА
МОТОРС

Москва, м. «Улица 1905 года»,
 ул. Антонова-Овсеенко, 6

253-2969
259-7676

Екатеринбург, ул. Шербакова, 145а
 Мотосалон «Золотое крыло»
 8(343) 345 6405 8(912) 243 6323
 moto66@mail.ru

www.riamoto.ru

Полный прайс-лист
 смотрите на сайте

Всегда
 в наличии
 в нашем салоне

более 200
МОТОЦИКЛОВ

В НАЛИЧИИ
И НА ЗАКАЗ

ЯПОНСКИЕ
МОТОЦИКЛЫ!

С ПРОБЕГОМ

Yamaha YZF-R6
 Ваш билет в мир
 Superbike

 **YAMAHA**



ПАНАВТО

ЗАО «Панавто Ко» – официальный дилер YAMAHA в России

780-5555

г. Москва, ул. 2-я Звенигородская, 13

www.panavto-yamaha.ru

г. Воронеж, ул. Героев Стратосферы, 13	(4732) 49-41-88
г. С.-Петербург, Московский пр-т, 73	(812) 388-94-39
г. С.-Петербург, Ливановский пр-т, 13	(812) 70-211-70
г. Н. Новгород, Московское ш., 132	(8312) 79-40-50
г. Н. Новгород, ул. Белинского, 100	(8312) 78-44-47
г. Новосибирск, ул. Красный Проспект, 220/2	(383) 210-62-64
г. Новокузнецк, ул. Кирова, 52	(3843) 77-58-77
г. Барнаул, Ленина пр-т, 200	(3852) 69-86-95
г. Ростов-на-Дону, ул. Вятская, 116	(863) 292-74-30
г. Ростов-на-Дону, ул. Доватора, 215	(863) 220-98-47
г. Томск, ул. Переклюсская, 4А	(3452) 46-43-47
г. Казань, пр-т Ибрагимова, 63	(843) 5-188-200
г. Кемерово, ул. Маяковского, 13	(3843) 287-739
г. Астана, ул. Чкалова, 1А	(86133) 3-82-72
г. Краснодар, ул. Увальская, 89/2	(861) 232-41-74
г. Новороссийск, Мысжижское ш., 50/18	(8617) 710-409
г. Астрахань, пл. Свободы, 45/1А	(8512) 444-293
г. Сочи, ул. Донская, 108	(8622) 553-709
г. Ставрополь, ул. Доваторцев, 60	(8652) 77-99-70



Лев ГАРЯЕВ, фото Дмитрия ТЮРИНА

НЕ САМОВАРОМ ЕДИНЫМ...

НА «ТУЛАМАШЗАВОДЕ» НАЧАЛИ ПРОИЗВОДИТЬ КОВАННЫЕ МОТОКОЛЕСА

А почему бы и нет? Сырье дешевое, производственные мощности огромны – был бы спрос. А он есть. И в Туле полным ходом движется конвейер компании «Магалтек», с него сходят колесные диски для одного из крупных итальянских мотопроизводителей (напомним:

первая и последняя буквы названия бренда – «А»). В скором времени руководители проекта планируют начать производство кованых магниевых дисков и для большинства японских спортбайков и продавать их на внутреннем рынке России.

Важно упомянуть, что инструктаж тульских мастеров проводил сам, как его называют, «Дед» Роберто Марчезини. Этот итальянский дедушка уже полвека «изобретает колесо» и весьма успешно. Вспомните, вы могли прочитать это имя на болидах MotoGP – на «бор-



тах» золотистых дисков. (Если спортбайкер не знает бренда Marchesini, можете обозвать его лохом и бросить в его сторону презрительный взгляд.)

Технология тульского производства отлична от методов литья, применяемых японцами: из алюминиевой болванки с усилием около 20 тысяч тонн (!) выдавливают заготовку. На этой стадии металл сильно уплотняется. Затем заготовку «обдирают» на станках с программным управлением, подвергают контролю качества по размерам, потом пескоструят.

Кто-то спросит: зачем изобретать колесо, если японцы уже все давно изобрели? А затем, что кованые колеса намного легче и прочнее литых. Что дает уменьшение веса? Во-первых, снижается неподдрессоренная масса мотоцикла, а это ощутимо улучшает контакт колеса с дорогой – оно обретает способность быстрее «обрабатывать» профиль покрытия. Во-вторых, чем меньше вес колеса, тем быстрее его можно раскрутить при одной и той же мощности мотора. И не только раскрутить, но и затормозить его. К чему я клоню? Правильно: улучшается динамика разгона и торможения за счет снижения маховых масс (причем, в основном, не по центру ступицы, а по периметру диска, который, как известно из физики, оказывает основное влияние на величину момента инерции).

Идем дальше. Если снижается момент инерции, значит, уменьшается величина гироскопического момента (сопротивляемость колеса смене плоскости вращения). Стало быть, мотоцикл лучше рулится, и его, скажем, легче переключать в S-образных поворотах.



Руководитель проекта А. Ерофеев: легка своя ноша!

Погодите тотчас бежать в магазины за тульскими колесами – на нынешней начальной стадии проекта они идут на экспорт. Но Андрей Ерофеев, его руководитель, обещает, что первая партия колес, предназначенных для России, уже вскоре появится в нашей торговле. Комплект из этой партии будет предоставлен для испытаний в «Мото». Уж мы посмотрим, достойны ли они тульского оружия, самоваров и пряников. ❖



Этим фрезам всё по зубам.



Без ручного труда – никак.

НОВЫЙ ИЖЕВСКИЙ МОТОЗАВОД

Пока в недрах «Ижмаша» рождается очередная вариация на тему «Планеты» (ничего точно сказать нельзя – завод о своих делах не сообщает), в другом конце Ижевска собралась компания энтузиастов отечественного мотопрома. Много лет они предлагали увядшему флагману мотостроения свои идеи и энергию, но, не встретив понимания, решили реализовывать проекты самостоятельно. Благо, опыта не занимать. Так появился Инженерно-технический центр «Иж-мото».

Начали с проекта, «заглохшего» в кабинетах «Ижмаша» – сборки азиатских мотоциклов, ATV, скутеров. Гамма техники постепенно расширилась: пошли ATV – от 50 до 200 см³; скутеры 50 и 150 см³; детские кроссовые «полтинники» (с воздушным охлаждением) 3 л.с., 4-тактный кроссовый мотоцикл (с воздушно-масляным охлаждением, 125 см³, 13,5 л.с.) и доработанный для спорта двухтактный кроссовый «полтинник» с мотором мощностью 11 л.с.

Развивают здесь и спортивное направление. Команда мотокроссменов Forsage на одном из этапов первенства России завоевала первое место.

Как рассказал Олег Страх, директор компании «Версия» (его подразделением и является ИТЦ «Иж-мото»), на предприятии создают и технику собственной разработки. Презентация первенца – Forsage состоялась на недавнем первенстве России по мотокроссу – все новые модели, прежде, чем попасть к потребителю, тестируются в гонках. Не все прошло гладко, но неустраняемых недостатков в кроссаче не обнаружили. К октябрю–ноябрю его планируют пустить в продажу. Аппарат, предназначенный для 8–10-летних мотогонок, получился не только достойным конкурентом KTM 50SX Pro Senior, CH Racing 509 и др., но и остался доступным: его цена – от 30 до 45 тыс. руб., в зависимости от комплектации. На презентации был представлен и опытный экземпляр кроссового мотоцикла с двигателем рабочим объемом 65 см³ (16,7 л.с.) и 5-ступенчатой КП.

Сейчас в ИТЦ «Иж-мото» разрабатывают технику средней кубатуры. Ожидают, что в сентябре–октябре будут готовы шоссейный мотоцикл с объемом цилиндров 660 см³, а также ATV с 500 см³. Идут переговоры о создании полноценной дилерской сети и сервисной службы.





МАНЬЯКАМИ НЕ РОЖДАЮТСЯ

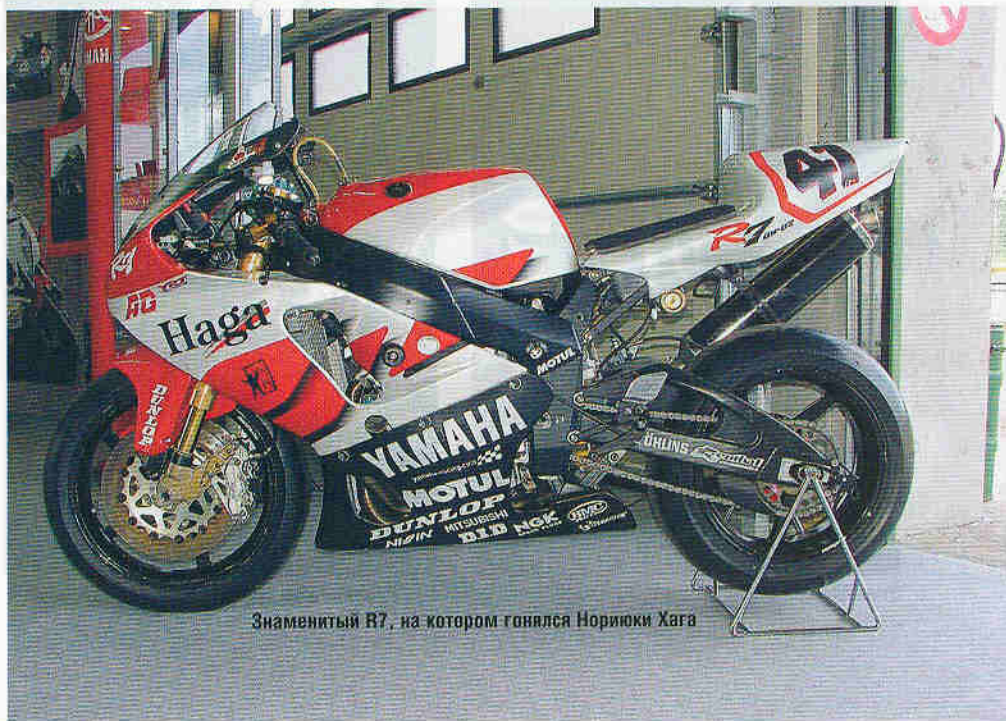
ФЕСТИВАЛЬ YAMAHA В БРНО

Антон БАРСУКОВ,
фото автора

Когда вкрадчивый женский голос в трубке пригласил принять участие в летнем фестивале Yamaha в Брно (Чехия), я тут же подумал про змея-искусителя. И немедленно согласился. А чего ломаться, если грех сладок? Кроме представителей прессы, на фест позвали и самых влиятельных персон из российской мототусовки.

Утром первого дня мотоэлиты, поднятую ни свет, ни заря, запахали в автобус и повезли на трек. До начала тест-райдов осталось время, так что успел пробежаться по паaddockам. Признаюсь, никак не ожидал, что Yamaha соберет в одно место столько интересной техники! Были здесь и исторические мотоциклы, и аппараты классов Superbike, Superstock и Supersport, квадры, эксклюзивные гоночные спортбайки, стриты, болиды Кубка МТ-01, сервис-мастерские «большого шлема» Agai и «резиновых» компаний Pirelli и Metzeler! Yamaha превратила паaddockи Брно в двухколесный рай!

Десятка два новеньких мотоциклов ожидали дорожных испытаний. Как изголодавшиеся волки, мы кружили вокруг них. А здесь FJR1300AS, XT660R, FZ1 и его версия Fazer, МТ-01, МТ-03, Т-Max, TDM-900, FZ1 и его братец-Fazer, целый



Знаменитый R7, на котором гонялся Норюки Хага

рой YBR-125, квадры, Tricker – словом, сплошные соблазны*!

Организаторы подобрали тот еще маршрут: быстрые прямые участки, мощная камнем извилистая лесная дорога, богатая колдобинами городская черта и даже небольшой кусочек «серпантина» с резкими перепадами высот. На этой тест-трассе почти от всей техники я получил те эмоции, на какие и рассчитывал. Но были и неожиданности.

Поразил MT-03. Этот аппарат с «одностовкой» от XT-660 и нетрадиционной задней подвеской оказался настолько «эмоциональным» и легким в управлении, что моя морда с первых же минут езды расплылась в сладостной мимике. Главное, сразу осознать, что первая передача в нем – излишество. Если крутить мотор на первой, то очень скоро упруешься в ограничитель. При этом мотоцикл все еще «никуда не едет». А вот вторая-третья передачи куда как практичнее: на них мотор тащит во всех разнообразных дорожных условиях, так что можно плюнуть на переключения передач и только наслаждаться ездой. Особенный кайф даже не на прямых – на серпантине.

Другой сюрприз – FJR1300AS**. Во-первых, это действительно спорт-турист (делаю ударение на «спорте»), способный не отставать от таких закоренелых «злодеев», как FZ1 и FZ6 даже на серпантине. Во-вторых, он, без дураков, удобный и комфортабельный, а регулируемый передний обтекатель – вообще не понтовый электронный прибамбас. ABS работает на «отлично!» Но самый сладкий цимес, конечно, «полуавтомат» – с ним едешь настолько расслабленно и беззаботно, что понятие «дальнობой» «удлиняется» на порядок.

Меньше всего ожидал сюрпризов, но получил их с MT-01. Влезая в седло, с презрением ругнул его чопером, согрешившем с дорожником. Что в нем может быть прикольного!.. Как же ошибался!.. Первый же импульс большого V-твина взорвал ожидания. Не просто толстый – жирнейший крутящий момент (как будто на поршнях прыгал сам Лучиано Поворотти) и смачный звук выхлопа влюбились в странный мотоцикл. Ускорение на прямых для 240-килограммового байка – очень даже! Но супер-кайф – при вы-



Показ мод: в штате мотогиганта работают бикини-кутюрье.

Русские, как водится, выбрали самые ценные сувениры



ходе из поворотов: движок позволяет раньше открывать газ, и тяжеленный аппарат выстреливает вперед с легкостью подхваченного ветром перышка. А тормозится как бабочка в сачке. И все это в сопровождении возбуждающей вибрации гигантского V-твина под аккомпанемент автомобильных сигнализаций...

Завершив тестирование первой партии байков, полетел на встречу с ветеранами гоночной программы Yamaha – звездами первой величины. Нас удостоили чеством г-н Ито,

* Каждый из протестированных мотоциклов достоин отдельного полноценного теста. Но, к сожалению, организаторы не предусмотрели услуги фотографов, поэтому подготовить полноценный материал о каждом из этих байков не представляется возможным.

** Читайте его тест в этом номере.



генеральный менеджер музея Yamaha, Фил Рид, восьмикратный чемпион мира, Дейтер Браун, двукратный чемпион мира, Кент Андерсон, двукратный чемпион мира, Чаз Мортимер, вице-чемпион мира и другие. Перед мировой прессой предстали люди, олицетворяющие великое гоночное наследие Yamaha.

После встречи – сразу на трек! Через несколько минут я уже сидел в седле R6 2005 года в спецификации «Supersport».

Два круга изучал длиннющий трек Брно, прогрел резину Metzeler Racetec (спереди – K0, сзади – K1). А дальше пошло веселье. R6 (пусть и прошлогодняя модель), даже в стоковом состоянии, управляется суперски, а с гоночными подвесками, резиной и форсированным двигателем вовсе превращается в трековую фурию! Стабильнейшее торможение с высочайших скоростей, эталонные манеры в поворотах и реактивное ускорение на выходе из них – все это пробуждает вос-

торг! Привыкнув к характеру мотоцикла и выучив трек, наконец «поймал» ритм. С каждым обгоном, в каждом повороте меня душил смех – настолько острое наступило наслаждение. Я ничего не мог с собой поделать: пачками обгонял другие мотоциклы – и ржал, как одержимый!..

Выжатый, как лимон, закончил трековую сессию. Однако организаторы отдохнуть не дали – всех ждала фестивальная вечеринка. Награждали гонщиков R1 Cup, показывали моды от Yamaha... Но взгляд приковала выставленная на сцену белоснежная, стремительная, неповторимая королева MotoGP – Yamaha YZR-M1 под номером 46! И никто даже не пытался отгонять от нее фанатов, жаждущих прикоснуться к великому. И я не удержался – влез в седло Ее Королевского Высочества. Даже в «спящем» состоянии владычица байкерских душ остается непревзойденным творением. Мотоцикл предельно компактный, все органы управления расположены очень удобно,



Гонщики-ветераны Yamaha раздают автографы.

нигде ни малейшего люфта... Вот вам деталь – сами все поймете. Обычно даже на новых дорожных спортбайках при повороте ручки газа ощущаешь пусть небольшое, но отчетливое трение: оно складывается из «суммы трений» тросиков в оплетке, заслонок во впускном тракте и самой ручки о клипс. На M1 его практически нет! Вылизанный мотоцикл!

...Следующий день фестиваля еще интереснее. Утро началось со старт-шоу на пит-лейне. Сорок бесов мне в ребро: никогда не предположил бы, что FZ6 способен на нечто подобное! Вилли, стоппи, отжиг на ходу – трюки сыпались водопадом...

Мы собрались перед огромными экранами – транслировали гонку MotoGP, Гран-при Каталонии. Что творилось! Несмотря на кровавое начало и рестарт, Валентино Росси, будто специально в честь фестиваля, продемонстрировал великолепную езду и завоевал заслуженную победу. Армия поклонников Yamaha бушевала в ликовании!

Заряженные энергией MotoGP, русские мужики направились на последний трековый заезд. И тут случилась накладочка: на всех желающих спортбайков R1 и R6 не хватило. Часть обделенного народа смиренно согласилась на дорожники FZ1, FZ6, FJR1300 и т.п. Самые напористые из российской «мотоэлиты» не сдались. Азарт довел до того, что часть моих сограждан «наехала» на журналиста «Мото»,



Чем R1 на турере! И «третьему номеру» на нем удобно.



Стрит с двигателем Yamaha и рамой Spontop.



Моя новая пассия — MT-01 Stage 3.

чтобы тот также тестировал дорожник. Конечно же я рассчитывал опробовать R1, а пришлось сесть на MT-01. Да не ординарный: вилка и моноамортизатор — Ohlins, армированные шланги, резина Metzeler Racetec K3. Светотехника отсутствовала. Гм, любопытно...

Дважды за пару дней влюбиться в один и тот же мотоцикл? Это уже не случайность — фатам! По сравнению со стоковым, байк в гоночном исполнении (мне достался аппарат, подготовленный для гонок в классе MT-01 Cup с набором Stage 3***) способен творить чудеса. Во-первых, об управляемости: несмотря на вну-

шительный вес (примерно 230 кг), аппарат божественно послушен. Во-вторых, о двигателе: даже полная гоночная выпускная система не смогла убить в нем тот самый жирнейший крутящий момент...

В меня снова вселился бес: иных,ывавших R6, FZ1 и FZ6, обгонял по внешнему радиусу (это на более тяжелом и менее мощном мотоцикле!). Других «съедал» за счет раннего открытия газа при выходе из поворотов. Одного, если не изменяет память, «слопал» на прямой! Ай да MT-01... Где-то в апогее трекковой сессии меня опять накрыл смех... А вернувшись в боксы, со смеха чуть не разрыдался: «перец», который был готов драться со мною за место на R1, так на трек и не выехал...

Искушение, хитро задуманное Yamaha и разыгранное еще с того томного зова

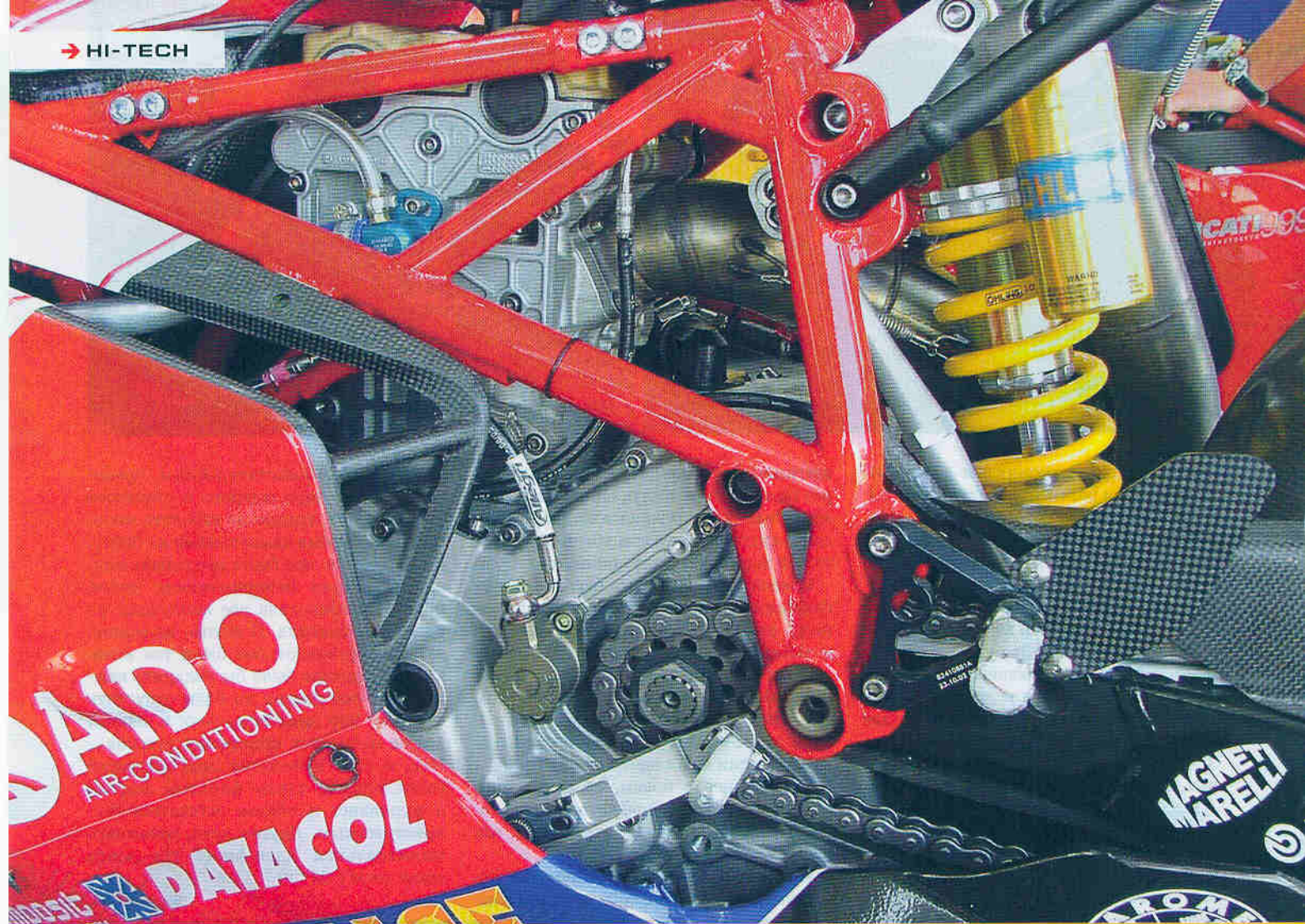
телефонной обольстительницы, сработало! После столь щедрого и отвязного трек-уикенда, трудно не заболеть мотоциклами с тремя камертонами на борту. В самом деле, все было предельно щедро. Компания исчерпывающе полно продемонстрировала все наилучшее из своего потенциала. И потом, по-моему, затраты организаторов были так велики, что дешевле было бы подарить каждому из участников по R1 и отпустить с Богом! Что примечательно: в первый раз не побоялся пригласить русских... Нет, в себе я подавил подступивший было наплыв стать фанатом марки: я журналист и обязан оставаться беспристрастным. Другое дело, появилась маниакальная идея-фикс: где взять денег на MT-01? ❖

Брно-Москва.

*** Набор Stage 3 включает в себя дегали для глубокого тюнинга двигателя, они добавляют 20 л.с. к 90 стокового мотоцикла. Экономия веса при этом незначительная — примерно 5–7 кг.



Чешское пиво окрыляет! Особенно русских.



ДРЕССУРА «ЖЕЛЕЗА»

КОСМОС СУПЕРСИСТЕМ И ТЕХНОЛОГИЙ ГОНОЧНОЙ ТЕХНИКИ
ЧАСТЬ V, КОСТНО-ХРЕБТОВАЯ

Антон БАРСУКОВ,
 фото автора и компаний-производителей

Человеку свойственно реагировать на то, что лежит на поверхности, но зачастую мы не придаем значения скрытым от глаз основополагающим вещам. Восторгаемся или негодуем, когда обсуждаем двигатели, выхлопные системы, «мозги», тормоза... И не оцениваем по достоинству то, что объединяет все эти разрозненные узлы в единое целое... Поговорим же о скелете мотоцикла-«зверюги» – раме и подвеске.

Сравним шасси мотоцикла и автомобиля. Если упрощенно, то автомобиль можно представить как жесткое шасси с четырьмя независимыми подвесками (работу поперечного стабилизатора не будем учитывать, так как он лишь

в малой степени увязывает работу подвесок). Независимо от того, тормозим мы или разгоняемся, геометрия шасси не меняется, а колеса практически независимо «обрабатывают» неровности дороги. Более того, неподдресоренная масса и гироскопический эффект колес ничтожно малы по сравнению с массой и моментом автомобиля в целом. И пос-

леднее. Посадка водителя никак не влияет на поведение автомобиля. С мотоциклами все сложнее.

При жестком торможении практически весь вес мотоцикла переносится на переднее колесо. Из-за этого вилка сжимается почти до предела рабочего хода, что приводит к колоссальным изменениям геометрии шасси. Укорачивается ба-

Продолжение.

Начало см. в «Мото», №№ 4 – 7-2006.

за, изменяется угол вилки и ее вылет. Примерно то же происходит и при ускорении, отличие лишь в том, что сжимается расположенный сзади моноамортизатор. Так что, по сути, на геометрию шасси мотоцикла влияет практически все. Но это еще цветочки.

Ягодки начинаются в повороте. Пока мотоцикл едет вертикально, пятна контакта переднего и заднего колес располагаются на одной прямой и в одной плоскости с центром масс. Но в наклонном положении все по-другому. Пятна контакта «уходят» от вертикальной оси мотоцикла, причем, чем сильнее наклон и шире резина, тем дальше. Возникшие асимметричные силы (ширина-то покрышек разная!) в буквальном смысле скручивают мотоцикл, а центробежная сила сжимает вилку и моноамортизатор почти до упора. Огромное напряжение передается на раму, и ей теперь приходится противостоять не только скручиванию, но и изгибу.

Усугубляет «пытку» аппарата сам пилот: он, в отличие от водителя автомобиля, неизменно влияет на положение цен-

тра масс мотоцикла и, изменяя посадку, способен значительно менять его поведение. Добавьте к тому гироскопические моменты колес, сравнимые по величине с моментом самого мотоцикла, большую (по отношению к массе байка) неподдресоренную массу и эффект контрруления. И даже эта сильно упрощенная картина оказывается во много раз сложнее той, что возникает в автомобилях.

И дальше. В отличие от шасси авто (которое обычно делают максимально жестким), рама мотоцикла должна обладать нормированной жесткостью. И вот почему. Еще раз представим себе мотоцикл в наклоненном положении. Если скорость прохождения поворота достаточно велика, то может возникнуть ситуация, когда и передняя, и задняя подвески под воздействием центробежной силы сожмутся на 100%. Если так произойдет, то любая мало-мальски выступающая из плоскости асфальта кочка приведет к потере сцепления колес с дорогой и к заносу мотоцикла (или его падению). Но даже если подвеска сжата не полностью, вектор силы, при-

ложенной к колесу в повороте, направлен не точно в направлении сжатия подвески, а под определенным углом. С такими силами вилке и маятнику справиться трудно, ведь они рассчитаны на работу только в направлении своего хода. Поэтому жесткость рамы на изгиб можно увеличивать только до определенного предела – чтобы она взяла на себя роль своеобразной пружины и поглощала жесткие боковые нагрузки, с которыми не справится подвеска. Более того, увеличение жесткости рамы часто влечет ее утяжеление. А избыточный вес – наш враг.

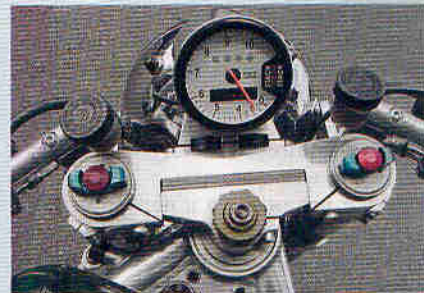
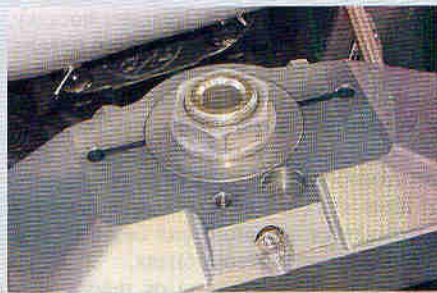
Последнее «против» чрезмерной жесткости – опасность утратить «чувство мотоцикла», или иначе – потерять информативность. Дело в том, что пилот ощущает, как мотоцикл «держит» дорогу при езде именно благодаря колебаниям, возникающим в нагруженном шасси. Если раму сделать излишне жесткой, то часть таких колебаний исчезнет или амплитуда их уменьшится – и гонцику станет труднее распознавать грань сцепления резины с асфальтом.

С другой стороны, все мы прекрасно знаем, что происходит, если рама слишком гибкая: ухудшается управляемость, мотоцикл приобретает тенденцию к вобблингу, точное руление становится задачей трудновыполнимой. Вот и получается, что, в отличие от автомобиля, в котором чем жестче шасси, тем лучше, – жесткость рамы мотоцикла



Маятники мотоциклов Endurance часто заменяют менее жесткими. Один из таких маятников производится компанией Spondon Engineering.





Разновидности регулируемых траверс.

должна быть предельно оптимальной, на уровне «золотой середины».

Разобравшись с жесткостью, исследуем, из чего изготавливают рамы современных спортбайков. Глухой вопрос – конечно, из алюминия! Его свойства таковы, что с ним легче всего «запрограммировать» гибкость/жесткость именно в те узлы рамы, где это более всего необходимо. Делается это путем точного расчета толщины стенок рамы, ее увеличения или уменьшения с очень малым шагом (1 мм и даже меньше).

Другой материал, из которого изготавливают рамы, – хром-молибденовая сталь. В отличие от рам из алюминия, стальные делают в основном трубчатыми (Ducati, Agusta, Benelli), а жесткость «программируют» различной конфигурацией «треугольников»*, сваренных из этих самых труб. Преимущество такого подхода – сравнительная простота изготовления: сваривать стальные трубы гораздо проще, чем качественно отлить, а потом сваривать алюминий. Недостаток – труднее минимизировать вес рамы, ведь сталь гораздо тяжелее алюминия.

Третий вариант – самый экзотичный: рамы из карбона. Кажется бы, карбон – идеальный материал для таких применений. Действительно, в автогонках, и особенно в F1, карбон очень хорошо себя зарекомендовал при изготовлении шасси-монококов. Но в мотоциклах, как показал опыт, это не так. Мы помним, что в автомобиле жесткость шасси должна

быть максимально возможной – именно из-за этого шасси из карбона, бесспорно лидера по части жесткости, так хорошо «работают» в F1. А вот получать нормированную, с высокой точностью жесткость мотоциклетной рамы из карбона невероятно сложно. Не так давно пилоты GP активно тестировали мотоциклы с карбоновыми рамами, «искали с ними контакт», однако почти все жаловались на недостаточную их информативность и на то, что словно кто-то «убрал звук» в их чувственном «диалоге» с шасси.

Еще один изъян великолепного карбона – его абсолютная ремонтонепригодность: он не поддается ни сварке, ни склейке, ни спайке, ни клепке. После аварии поврежденную карбоновую раму попросту выбрасывают. И самое важное. Довольно часто пилоты просят изменить жесткость рамы (почему – узнаем чуть позже). Совершенно очевидно, что в отличие от алюминиевых и стальных, с карбоновой конструкцией это невыполнимо.

Еще один «твоядь» в гроб карбоновых рам: при тиражировании очень трудно повторить их параметры. Даже те, что изготовлены по одним и тем же чертежам, более того, на одном и том же оборудовании, могут существенно различаться по жесткости. В силу этого поведение мотоциклов с рамами из карбона «от одной мамы» иногда, мягко говоря, непредсказуемо.

Последний вариант рамы – это когда ее... вообще нет! Помните дорожные BMW, где несущий элемент – двигатель?.. Но и этот подход не прижился в элитных мотогонках, причем по той же причине, что и карбоновые рамы:



Рамы дорожных спортбайков часто нуждаются в повышении жесткости.



Маятник R1 тоже не идеален.



А вот маятник M1 выдержит и слона.

Экспериментальный Ducati 996 с карбоновой рамой.



У Honda RC211V эталонная, по современным понятиям, алюминиевая рама.





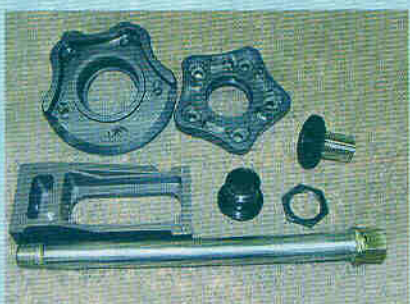
Маятник Ducati Desmosedici крепится непосредственно к двигателю.

трудно получить расчетную жесткость. Частично его все же применяют: например, в Ducati Desmosedici маятник крепится не к раме, а напрямую – к двигателю. А в некоторых дорожных мотоциклах мотор является нагруженной частью шасси**.

Еще один интересный момент в беседе о рамах характерен для чемпионата SBK. Дело в том, что рамы дорожных мотоциклов, в отличие от рожденных для трека MotoGP, далеко не всегда удовлетворяют потребностям пилотов. Жесткость рамы может оказаться недостаточной для противостояния гоночным нагрузкам, а геометрия – слишком стабильной, т.е. затрудняющей быстрое прохождение поворотов. Поэтому шасси мотоциклов, участвующих в WSB и BSB, по просьбам пилотов зачастую модернизируют – делают жестче и добавляют узлы регулировки. Жесткость повышают тем, что приваривают дополнительные алюминиевые детали, а узлы регулировки геометрии шасси (если их не было на стоковом байке) добавляют – устанавливают тюнинговые траверсы и ось маятника. Гоночные траверсы позволяют изменять угол вилки и зачастую величину ее выноса, когда заменяют или же поворачивают специальный эксцентрик. И положение оси маятника меняется (в вертикальной и продольной плоскостях) также эксцентриком, что и позволяет удлинять-укорачивать базу и угол маятника.

О нем, маятнике – подробнее. Техрегламент чемпионата SBK позволяет использовать как модифицированные стоковые, так и устанавливать разработанные «с чистого листа» тюнинговые. Первый вариант «бюджетный», он доступен

** Например, R1 выпуска 1998 года.



Устройство для быстрой замены заднего колеса (Sponton Engineering).

МОТОШ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР

Оптовая продажа: **(495) 789-3-789**
www.pwrs.ru

Розничная продажа: **(495) 609-2675**
 г. Москва, Сущевский Вал, д.16/2
www.moscowtyre.ru

Интернет-магазин: **(495) 741-000-7**
www.4tochki.ru

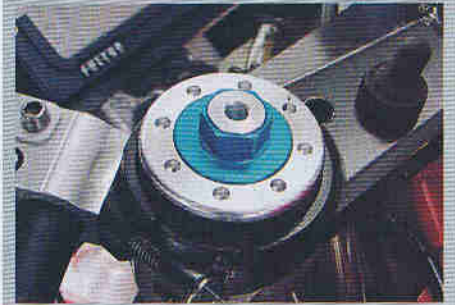
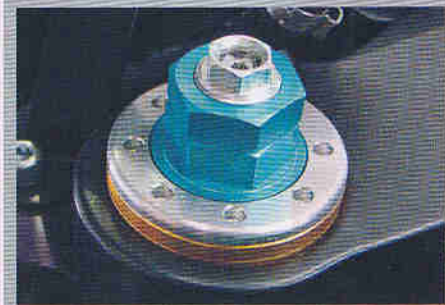
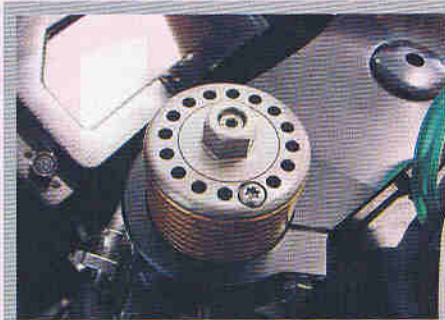
Разновидности регулировочных узлов вилок.

многим, а вот маятник от Haggis или Spondon ощутимо облегчит кошелек покупателя. Сразу сделаю небольшое отступление на тему гонок на выносливость. Тут все традиционно – через «ж». В отличие от чемпионатов MotoGP и SBK, в мотоциклах, участвующих в Endurance, жесткость маятника не только не повышают – его, представьте, уменьшают! Хуже того, маятник... удлиняют!.. Почему? Да потому, что управляемость в этом классе гоночной техники отодвинута на второе место после комфорта пилота и удобства управления мотоциклом – ведь ему приходится находиться за рулем долгие напряженные часы. А усталость гонщика замедляет мотоцикл гораздо сильнее, чем сниженная жесткость маятника.

Еще одна особенность маятника мотоцикла для гонок на выносливость – устройством для быстрой замены колеса***. Это мечта любого спортбайкера! Устройство позволяет менять заднее колесо за несколько секунд – благодаря тому, что звездочка с цепью крепятся к маятнику, и при снятии колеса остаются на месте. Регулировать натяжение цепи не надо, испытывать страдания из-за постоянно выпадающих втулок – тоже. Вечный кайф!

Регуляторы натяжения цепи и положения заднего колеса зачастую меняют на аналоги от Spondon. И не только в Endurance. Дело в том, что стоковые узлы делают попроще, из-за чего они зачастую не обеспечивают точности (помните, как настроенное по рискам колесо на самом деле «смотрело в сторону»?) и жесткую фиксацию оси колеса, когда механики затягивают гайку

*** Выпускает фирма Spondon Engineering (см. «Мото», № 6-2005).



Большинство современных вилок – газонаполненные.



YAMAHA

МОДЕЛЬНЫЙ РЯД 2006 ГОДА

— ОРИГИНАЛЬНЫЕ
ЗАПЧАСТИ

— СЕРВИСНОЕ
ОБСЛУЖИВАНИЕ

— ВЫЕЗД
К КЛИЕНТУ



«Актив Моторс» - активная компания для активных людей

Актив Моторс - официальный дилер YAMAHA

Москва, 47 км МКАД (внешняя сторона), тел: 721-33-15, 721-33-16

www.active-motors.ru



ACTIVE
MOTORS



DAINESE

HELD

BSS
MOTORCYCLE FASHION

Arai

SIDI

SHOEI

- КОМБИНЕЗОНЫ
- КОСТЮМЫ
- КУРТКИ
- ШЛЕМЫ
- ПЕРЧАТКИ

СКИДКА - 15%

* скидка действительна при предъявлении купона

АВТОКОНЦЕПТ

(495) 363-63-63

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



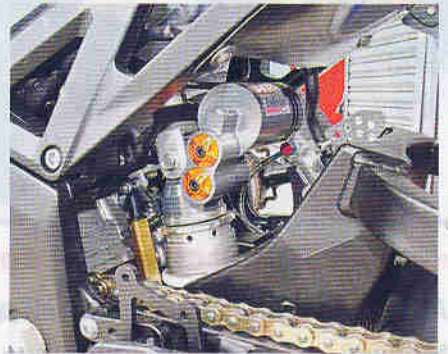
Моноамортизатор Ducati 999...

(бывает, ось при этом сдвигается). Тюнинговые же натяжители цепи как раз и призваны уберечь от этих неприятностей.

Моноамортизатор Yamaha YZR-M1: на стикере указаны параметры последних настроек демпфирования сжатия и отбоя.

Разобравшись (если в этом вообще можно разобраться по-настоящему!) с конструкцией шасси мотоцикла, перейдем к подвеске. Привычные нам вилка и моноамортизатор, оказывается, тоже не так просты, как кажется. Во-первых, почему именно вилка? Ведь давно известны ее недостатки (повышенное внутреннее трение под нагрузкой и влияние этой самой нагрузки на руление). Действительно, предпринимались попытки, и не безуспешные, создать такую переднюю подвеску, которая разделяла бы два процесса: собственно работу подвески и руление. Вспомним Telelever от BMW, Honda Elf с консольной передней подвеской или даже эксклюзивный Vuus. Но пилоты гоночных команд поочередно и единодушно забраковали все эти технические изыски в пользу традиционной вилки со всеми ее недостатками. Знаете, почему? Дело в «чувстве» переднего колеса: только классическая вилка обеспечивает рукам пилота «прямую связь» с колесом и позволяет ощущать даже малейшие вибрации, создаваемые резиной при контакте с асфальтом. В остальных случаях многочисленные шарниры и сочленения «маскируют» эти вибрации, и пилоту сложнее определить, какой диапазон сцепления с дорогой в его распоряжении.

конструкция вилки. Функции демпфирования зачастую разделяют между перьями: одно отвечает за сжатие, другое – за отбой. Ну и, конечно, все мы помним, что многие гоночные вилки – газонаполненные. Дело в том, что в гидравлической жидкости, находящейся под давлением, меньше вероятность проявления такого физического явления, как кавитация.



...Suzuki GSX-R600...

Если коротко, кавитация – процесс образования пузырей в жидкой среде перед быстро движущимся твердым телом. Наше «тело» – поршень, который движется (под воздействием дорожных неровностей) в гидравлической жидкости



...Yamaha R1 (WP).

...Honda CBR600RR...



вилки. Если неровность и скорость движения велики, то скорость перемещения поршня в вилке также может оказаться очень большой. Результат – образование тех самых пузырей и, как следствие, внезапный «провал» поршня. Если же жидкость под давлением, то кавитация проявляется в меньшей степени. По тем же причинам задний моноамортизатор также делают газонаполненным.

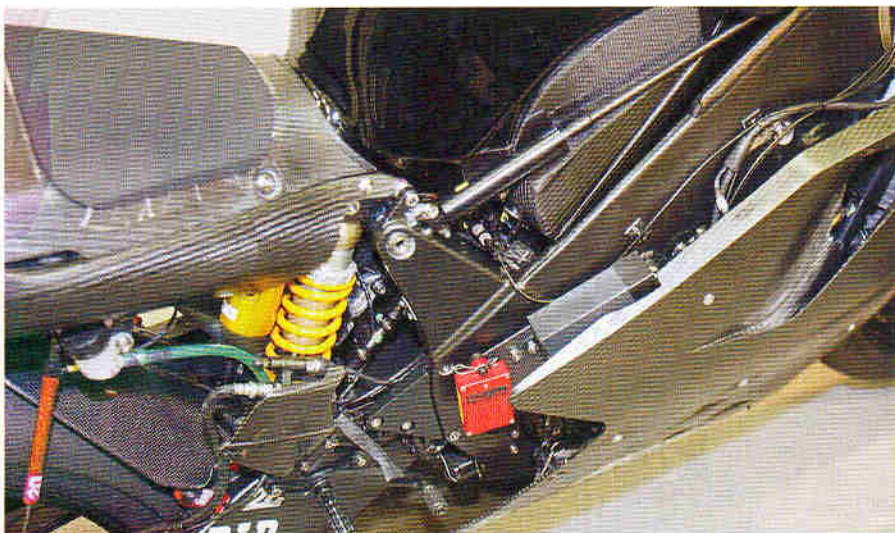
Коротко коснемся моноамортизатора. В отличие от вилки, он не связан с маятником непосредственно, а воздействует на него через систему рычагов*. Это позволяет обеспечить задней подвеске прогрессивную характеристику при использовании амортизатора с линейной пружиной. Но, в отличие от «общегражданских» дорожных машин, в специальных гоночных мотоциклах система рычагов обеспечивает более линейный характер. Причина – эти мотоциклы движутся по более гладкой поверхности треков.

Еще один немаловажный момент, который связан с шасси мотоцикла. Вы удивитесь, но это так: важно, как сидит пилот. Многие пренебрегают этим фактором при управлении мотоциклом, и зря. Правильная посадка райсера во время гонки может увеличить сцепление резины с асфальтом до 20–30%. Это не относится к гонкам на выносливость: в них посадка – фактор комфорта. Впрочем, об этом уже сказано.

Посадка характеризуется воображаемым треугольником, его вершины связаны с клипонами, седлом и подножками. Чем выше вершины, связанные с седлом и подножками, и ниже вершина, связанная с рулем, тем большая часть веса пилота перераспределяется вперед. И наоборот... Для формирования посадки используют регулируемые клипоны и подножки.

Интересный нюанс. Гоночные клипоны состоят из двух частей – хомута и трубки (в отличие от дорожных, которые представляют собой единое целое). Это позволяет ремонтировать поврежденный при падении клипон без снятия перья вилки. Что же до подножек, их часто изготавливают с применением подшипников – дабы убрать даже малейший люфт и помочь пилоту избежать «недовытков». Кроме того, подножки обязательно должны быть жесткими – не складывающимися. Это делается ради безопасности гонщика, частично защищает и мотоцикл при падении, а также четче передает вибрации шасси ногам гонщика.

В заключение нашей высоконаучной (так уж вышло) беседы о шасси и подвесках гоночных мотоциклов не имею права не коснуться темы о трудностях, кото-



Демпфер колебаний рамы мотоцикла Yamaha M1 в борьбе с чаттером не дал ожидаемых результатов.

рые возникают с этими узлами. Многие из них (и варианты борьбы с ними) уже описаны в «Мото»**, потому рассмотрим самое сложное – чаттер. Так называют резонансные гармонические колебания, возникающие в шасси мотоцикла при полном наклоне и чаще всего на нейтральном газу. Частота их лежит в диапазоне 18–23 герц, но обычно равна 20 гц, т.е. 20 колебаний в секунду. А их амплитуда порой настолько велика, что у пилотов стучат зубы и в глазах расплывается «картинка». Когда так происходит, естественно, из мотоцикла невозможно выжать все до конца, и пилоты вынуждены сбрасывать газ. Или падать.

Чтобы было легче понять это сложное физическое явление, представьте себе мотоцикл в виде камертона. Пока концы его «вилки» не прикасаются ни к чему, он звучит, т.е. колеблется. Если же при-

коснуться пальцем хотя бы к одному из «зубцов» камертона (тем более к обоим), колебания тут же затухнут. Так и чаттер – он редко возникает при ускорении и торможении. И все же мотоцикл – не камертон, а гораздо более сложная колебательная система.

Чаттер – сумма многих колебаний: подвески, рамы (многие ее изгибе), деформации резины, вибраций двигателя, колебаний облицовки, передачи на аппарат неровностей и шершавости трассы и даже движений пилота. Когда какие-то из них попадают в резонанс, может начаться чаттер. С ним чудовищно сложно бороться! Его даже называют «призраком» современных гонок. В одном выражении он возникает «ниоткуда» и способен парализовать гонщика, а также превратить мотоцикл в неуправляемое тело. А в следующем повороте неожиданно исчезает. Единственное, что достоверно про него известно, – он проявляется только в случае, если резина в надежном сцеплении с асфальтом. Поэтому-то чаттер не возникает в «мокрых» гонках. И часто свирепствует во время квалификации.

Гоночные «конюшники» накопили некоторые знания о «призраке». По результатам анализа огромного количества данных телеметрии и сопоставления с параметрами рам конструкторы пришли к заключению, что чаттер находится в определенной зависимости от баланса коэффициента сцепления резины с асфальтом и жесткости рамы. Если этот баланс нарушается (например, при переходе на более цепкую резину), у мотоцикла и начинаются «приступы эпилепсии». В остальном же чаттер остается непредсказуемым. ❧

** «Интриги с подвесками» (см. «Мото», № 5-2006).



Набор для тюнинга вилки гоночных аппаратов.

* В задней подвеске Honda Pro-link моноамортизатор напрямую не связан с рамой.

СМЫСЛ ЧАЯ

Александр КИСЛОВ,
фото автора

Семь пустынь мира наметили пересечь российские мотопутешественники братья Сергей и Александр СИНЕЛЬНИКИ. На отечественных мотовездеходах их экспедиция прошла первую – Кызылкум.



И спелееющее солнце, раскаленный песок, неухающий ветер, затопленные дороги, технические неполадки и постоянное напряжение – все это уже пережито. Позади солончаки, такыры, бескрайние степные просторы Приаралья и безводье Кызылкума. Мы сделали это: пройдена первая пустыня из программы-максимум, да вдобавок проложен маршрут по дну Аральского моря.

Мы – это команда: Сергей Синельник – руководитель проекта, водитель (Россия); Александр Синельник – художник, водитель (Россия); Александр Кислов –

журналист, фотограф, оператор (Казхстан); Алексей Савинов – инженер-механик, водитель (Казхстан); Виталий Мельничук – художник, путешественник (Россия).

Все было «брутально», как выразился самый старший по возрасту «бродяга» Виталий. А сколько выпито пустынной соленой воды! С нее-то, окоянной, все и началось.

В ысохшее дно некогда Аральского моря. 44 градуса 03 минуты северной широты, 58 градусов 29 минут восточной долготы. В этой географической точке крякнула левая полуось на головном вездеходе. Леша, механик экспедиции, перед выездом забивший запчастями два ящика и ожидавший чего угодно, только не этого, лишь развел руками: сия деталь в его обширном ремкомплекте отсутствовала. «Она сломаться не может!», – так утверждали технические гении завода-изготовителя.

Когда ситуация кажется безвыходной, нужно... попить чайку. Благо, воды по обе стороны заброшенной грейдерной дороги, по которой мы пытались пробиться в сторону Муйнака, с каждым часом становилось все больше. Наутро

«хайвей» вообще могло затопить. Зря, что ли, все это случилось на дне Арала, некогда моря! Вода отсюда отступила всего-то полсотни лет назад...

Я же говорил, нужно попить чайку! Поразмыслили – и техническое решение «родил» Алексей Савинов, недаром он не раз и не два разбирал-собирал мотовездеходы «до винтика». Предложил: если принудительно заблокировать дифференциал, можно заставить крутиться одно колесо. Это – правое. А левое?.. А левое – оно и есть левое... За несколько часов ремонта еще не полностью обкатанный – новье! – квадрант превратился в триада, беспомощный и неповоротливый. Загребая грязь единственным ведущим колесом, аппарат требовал: «Ну, подтолкните же меня!» Скорость передвижения упала до пешеходной.

С резвостью черепахи мы продвигались на восток – вариант повернуть обратно для нас не существовал: ослабевшие машинки не выдержали бы подъем на оставшийся за спиной 200-метровый обрыв. Движение к морю – тоже пустая трата времени и бензина: грязевые озера и солончаки просигривались в обе стороны. И никаких признаков, что здесь кто-





Братья
Синельники



то когда-то проезжал! Сориентироваться, куда податься, еще не могли: на имевшихся у нас картах, составленных в 90-х годах, здесь еще море, а мы, если ориентироваться по ним, на глубине 10 метров. Умный спутниковый навигатор четко отслеживал линию нашего передвижения в пучине.

Самое ужасное поджидало через несколько километров: размокшую насыпь буквально на наших глазах смыло, и мы оказались заблокированными на берегу зарождающейся реки.

Газовая горелка весело зашипела – время попить чайку, поразмыслить...

Факты таковы. Один из вездеходов практически неуправляем. У второго поломана ведущая цепная передача. Бензина хватает на 150 км. (Последняя заправка состоялась на плато Устюрт, где в придорожной чайхане мы залили все имеющиеся емкости плосеньким, но от того не менее дефицитным топливом. Узбекистан! Что впереди? Это неведомо... Решили разведать вариант маршрута. Сбросив ботинки, а заодно и брюки, Сергей и два Александра, захватив рюкзачок с харчами, ушли искать броды. Разливы – до горизонта: царство воды! И два трехколесных монстра с ранениями выше средней тяжести на обочине подобия дороги.

За три с половиной километра полузаглохшей грунтовки насчитали десять размывов шириной от двух до десяти метров. Видим, как в темно-коричневой воде резвятся змееголовы. Для них наступил период жора. А для нас? Или мы и есть – жор?..

Какие же мы балбесы!.. Еще на «большой земле» заменили огромные колеса для болот на обычные камерные шины – как более надежные. На фига, дескать, болотоход в пустыне?! Кто ж мог знать, что так сложится и попадем именно в бо-

лота! Не «перебуйся» тогда – теперь гора не знали бы: переплыли бы на «дутиках»-шинах. Теперь же, не исключено, что утопим мотоциклы: минимальная глубина протоки – по колено, а о максимальной думать не хочется: брошенный в темную воду 5-килограммовый булыжник унесло как щепку.

Переплывая протоку за протокой, искали подходящую переправу. Оптимизм понемногу угасал, сменился скепсисом. После ледяной купели горячие эмоции поостыли. Весна в пустыне – пора нестабильности: температура меняется в течение суток от +6 до +20, порывистый северо-западный ветер продувает насквозь. Согревались короткими пробежками, а единственная бутылка коньяка как-то очень быстро иссякла.

Ближе к закату на изломе горизонта вдруг обнаружилась черная точка. Зверь? Человек?.. Через несколько километров отчетливо различили еще од-

ну. Люди в этом «подводном» царстве!.. Подошли ближе и уже познакомились с каракалпаком Ажибаем (это первая точка). На стареньком «газике» (вторая) он забрался в эту глухомань в поисках черного металла (откуда взял, что он здесь есть?) и так же, как мы, уперся в размыв. Уже собирался повернуть назад, когда среди бескрайнего озера заметил нас, три фигуры. Звери? Люди?.. На ломаном русском объяснил, что чуть дальше отсюда старая грейдерная дорога вполне пригодна для продвижения. Отлично! Но как до нее добраться?



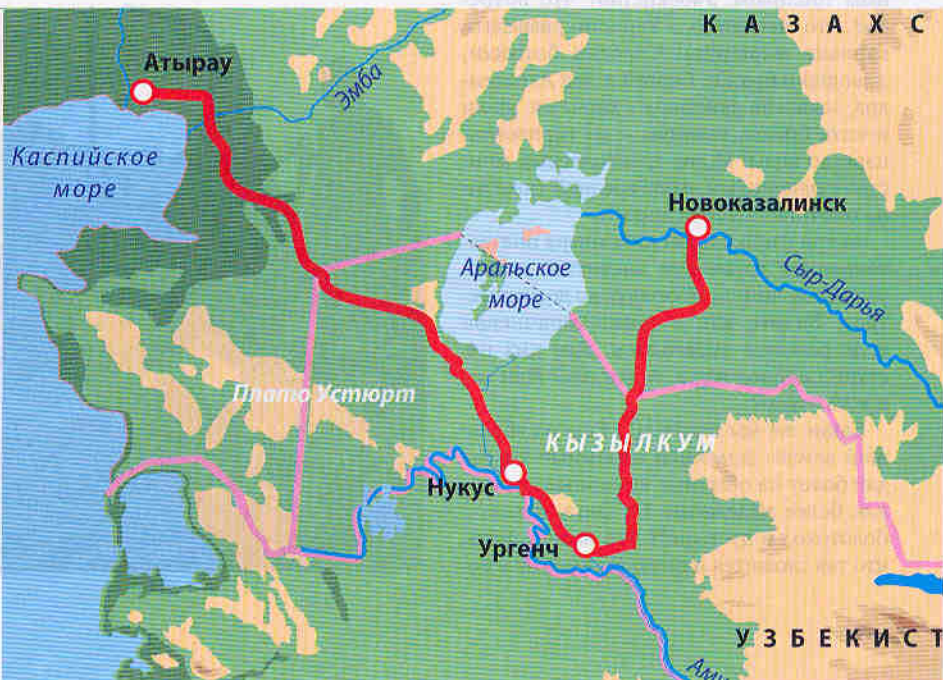


Мы вернулись к своим. Алексей и Виталий уже разбили лагерь. На ночном вече порешили: будем прорываться.

Как? А вот так. Разгрузили вездеходы и на себе перенесли весь багаж до самой широкой промоины. В это время Алексей собрал один полноценный вездеход из двух ущербных. Привязав облегченную машину канатом, спустили ее в плавание. Тащили ее, толкали, волокли и так, и эдак, от размыва к размыву. Взобравшись на возвышенность уже на другом берегу, сняли с ATV детали, недостающие второй машине, и с ними вернулись к «калке». Установили – и снова повторился «тяни-толкай». На пять километров преодоления полосы препятствий ушел весь световой день...

Неужто мы снова в движении? Ущипнуть себя, что ли?.. Лучше иначе – посмотреть на дисплей электронного навигатора: действительно, движемся!.. Умный прибор! Как же без него ориентировались, осваивая тогдашнюю Землю, путешественники древности, как составляли карты, накапливали знания о маршрутах?.. А мы сейчас с легкостью можем зафиксировать все, что угодно из маршрутных параметров. Вот, например: максимальная скорость передвижения за последние три дня составила 46 км/ч, средняя – 25, а общая за все время экспедиции, учитывая многочисленные остановки, – 14 км/ч. Получается, больше стоим, чем едем.

Ну да ладно, мужицкая «пахота» в путешествии – это нормально. А вот самое сильное впечатление – это то, что во всех поселках и аулах, где останавливались на ремонт или отдых, к нам относились с исключительным уважением. Как не вспомнить теплым словом этих





добрых людей! После преодоления пренепрятнейших бродов нас грязных, пропыленных, обросших пригласил под свою крышу в чистоту и уют Ажибай, житель поселка Муйнак. Забудешь ли, как под поселком Кунград в чайхане, где хозяин Азиз, наша команда провела почти сутки, наслаждаясь отдыхом, вкусной едой – горячими мантами, лагманом ручной вытязки, душистым чаем. И еще была радость – чудо-баня! Представляете чувства мужиков, проживших в палатках, в пустынном бездорожье две недели!.. А в поселке Хаджили хозяин маленького магазинчика просто так взял да и подарил

нам ящик воды в бутылках: «В пустыне пригодится!» И не отпустил, пока не опрокинули по шкалику «на дорожку»...

Если вы решили, что радужие характерно только для жителей маленьких населенных пунктов, не избалованных впечатлениями и знакомствами, то ошибаетесь. Надо знать, что такое гостеприимство жителей Средней Азии! В Ургенче, большом древнем узбекском городе-музее, в самом центре окружившие нас и мотовездеходы прохожие собрали приличную сумму денег и буквально силой заставили нас взять их со словами: на бензин! Мудрые, они подоб-

рали обезоруживающую формулировку – чтобы и самим было приятно, и гостям потрафить... Это, наверное, и есть самое ценное, что мы привезли из экспедиции: сердечность, доброту и искренность жителей Каракалпакии и Узбекистана. Откуда в них это? Может, потому, что часто и помногу поливают чаек?..

В древнейших Ургенче и не менее древней Хиве мы отдохнули, созвонились с родными по мобильнику (спасибо компании «Альфа-ТелеКом» за помощь нашей экспедиции) – и вперед. Нам – в пустыню.

Чаем запаслись. **14**



ПРАЗДНИК УДАЛСЯ?

После состоявшегося в конце июня «Мотоярославца-2006» в редакцию поступило письмо:

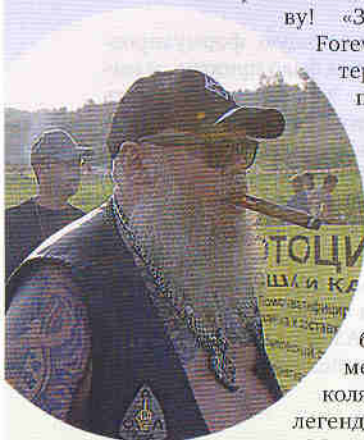
И какое лето без байк-феста в Малоярославце? На прошлогодней тусовке организация, я считаю, сильно подкачала. Но сейчас, когда увидел многообещающую программу на афише, понадеялся: вдруг будет лучше.

И вот «сюрприз»: стоимость билета – 350 рублей. Грабеж! На запястьях заплатившим наклеивали бумажные браслеты как доказательство оплаты. Пока я после дороги плескался в речке, мой отклеился. А без него нельзя выехать в город.

Вечером стартовала концертная программа. Она удалась на славу! «Зажигали» Kiss Forever Band, «Мастер», «Бахыт-компот» и другие. Как стемнело, в небе грянул салют. Красота!

Самым интересным был, как всегда, конкурс самоделок. Особенно поразил меня огромный колясочник в стиле легендарного «Безумного Макса». Дальше – по плану: конкурс татуировок и прочие байкерские развлечения. Организаторы периодически напоминали о своих спонсорах, чем изрядно утомили народ. Уединиться по нужде оказалось затруднительно – туалетов накопили мало. Окончательно добились публику варварские цены на разбавленное пиво... Ну да ладно...

Станислав ЗОТОВ, Москва



Об этом письме мы рассказали организатору – Ивану, президенту Outlaws MC Russia. Вот что он ответил:

– Заявленную программу «Мотоярославца-2006» мы выполнили на 98%. Из всего, что обещали, не состоялся только дрег-рейсинг – из-за плохого качества дорог в округе. Пришлось отменить и традиционный проезд колонны по городу. Наслышанный о том, что в прошлом году в Москве на закрытии сезона в завале пострадало немало мотоциклистов, начальник местного ГИБДД попросил назвать фамилию лица, который гарантировал бы, что падений не будет. Под таким обещанием мог подписаться только Господь Бог.

А конкурсы, концерт, мотокросс, салют – все проходило по распорядку и без халтуры. Как мы и обещали, выступали две музыкальные группы из-за рубежа, а также больше десятка первоклассных отечественных исполнителей («Мастер», «Наив», «Черный обелиск» и др.)... В жюри конкурсов пригласили авторитетных специалистов. Учтя критику прошлогоднего «Мотоярославца», самоделки и кастомы демонстрировали на подиумах – чтобы их могли рассмотреть не только те, кто в первых рядах.

Что же до цены за проезд, то, по-моему, 350 рублей за два с половиной дня полного событиями праздника с суперисполнителями, отличными светом и звуком (все же знают, что это обходится очень дорого) – не цена. Жителям Малоярославца на две трети скинули цену на вход. Большой отряд охраны обеспечил безопасность – не произошло ни одного серьезного происшествя.

Единственный недочет – озверели торгашки: цены за еду росли, как на дрожжах! Но мы им, к сожалению, не указ. В будущем, думаю, проще будет наварить походной каши и продавать ее по нашей цене: так и душевнее, и дешевле.

Приехавшие на фестиваль братья из чикагского отделения Outlaws сказали, что «Мотоярославец» напомнил им их фесты 60–70-х годов. Для нас эти слова – комплимент: значит, мы все правильно делаем.

От редакции: Устраивать массовые мероприятия – не простое и порой неблагодарное занятие. Всем не угодишь: одному – дорог въезд, для другого программа тоскливая, третий жалуется на комаров... Прежде чем давать оценку байк-тусовке, каждый должен для себя понять: зачем он на нее ехал? Встретиться с единомышленниками, послушать «живую» музыку, поглазеть на байки, свой показать – тогда он попал по адресу. А если на халюву попить пивка, позагорать, и чтобы никто не мешал, а «клозет» источник запаха роз, тогда поезжай на курорты Турции. Правда, и там наши люди погибают в автокатастрофах...

Развлечь громадную толпу (по словам организаторов, было продано около 20 000 билетов), удержать от стычек, разместить, улажить музыкой – это надо суметь. А опыт проведения многочисленных байк-тусовок приходит с годами... С другой стороны, «взялся за гуж...» Если гости не всем довольны, то это показатель уровня организации. И уровня организаторов. ❧

Подготовила Татьяна КОДАЧЕНКО,
фото Алексея ЛОБОВА



БОЛЬШУЮ БАЙКЕРОВ МИШПУХУ В ОДЕССУ ГОБЛИН ПРИВОДИЛ...

Вы думаете, Иммануил Ришелье был дурак? Не знал первый градоначальник Одессы, шо этот город у моря станет нестерпимо любим байкерами? Слушайте сюда: таки да, знал, поэтому и сказал жителям великого города, в том числе и местным байкерам, (только не надо мне сказать, шо их тогда не было: в Одессе всегда все было), вам надо гостеприимства.

Писатель-умница Макс Фрай изрекал: никогда не знаешь, где тебе повезет. Я, конечно, не писатель, не Макс и тем более не Фрай, но я вам говорю: на «Гоблин-шоу», даже если не захочешь, тебе повезет. И шо вы себе думаете: вроде бы байк-мишпуха, как другие, но какой антураж! Тут тебе и подогретое на завтрак-обед-ужин Черное море, и бесплатные (распишитесь здесь) солнечные ванны... А эти рожи! С их не сходила улыбка, словно ее приклеила своим знаменитым клейстером тетя Фаня с Молдаванки...

Одесса – вольный город! На стадионе почти на краю прибойя было как: хочешь – пьясь на сцену (а там такое вытворяли!), хочешь – потей в конкурсах, пей в горло пиво и ешь в него шашлык, а хочешь – отмокай в волнах, и получай ожоги на всю спину. Конечно, продефилировали по Дерибасовской, конечно, завалились, кому хватило места, в «Гамбринус». Конечно, мы взяли с собою поляков, голландцев и прочих европейских немцев, приехавших ко всем известному Гоблину (а какая у него «Голда», не хуже, чем, шоб она была здорова, Голда Меер!)... Они, бедняги, не слышат, как разговаривает Одесса, а это не тот компот. Но в их взглядах-таки мелькало.

Есть в одесском «Гоблин-шоу» шо-то особенного... ❧

Лёва, был там своей персоной



фото Алексея ГУЛЯЕВА

ВЪЕЗД – ТОЛЬКО НА «ХАРЛЕЯХ»

Очередное международное Super Rally Европейская федерация Harley-Davidson клубов провела в самой северной стране Скандинавии – Норвегии, в городе Винстра. Туда я и отправился, присоединившись к парням из Moscow Harley Club. Естественно, все – только на «Харлеях».

Местечко Винстра расположено в 260 километрах к северу от Осло. Если смотреть на карту, побережье этой северной страны напоминает легкое кружево – из-за множества длинных, окруженных скалами морских заливов – фьордов, а также бесчисленных островков. Климат здесь для нас непривычный: огромная разница между дневной и ночной температурами на горных перевалах и на побережье.

На слет прикатили в основном представители севера Европы – скандинавы, голландцы, немцы, поляки, англичане, эстонцы, латыши, литовцы, совсем немного испанцев и турков. Из России были мы да парни из питерской чепты Hell's Angels.

Само действо очень походило на отечественные мототусовки – та же река, те же многочисленные палатки, сцена... Толь-



ко возле палаток одни «Харлеи» (на технике других марок сюда просто не пропускали) – один краше другого. Вход на территорию и для байкера, и для его «половинки» – по 80 евро, пиво – по пять. Причем, байкерский «нектар» можно было приобрести только на «местную» валюту – Rally Dollar: его меняли один к одному с евро.

О технике, на которой прибыли участники, – отдельно. Чего стоит латышский V-Rod с «300-м» задним «катком»! А «лоу-райды» с клиренсом в 3–4 см и передней вилкой, уходящей вперед на три метра! И на этом можно ездить?! Хули-

ганы из английского клуба приехали на мотоциклах без номеров – на месте госзнаков красовались таблички с аббревиатурой Европейской федерации клубов Harley-Davidson – HDCE, HDCE 1, HDCE 2 и так далее по порядку... Гуляли весело и по-доброму. ❧

Максим СТЕПАНОВ (Любер), Николай ИГНАТЬЕВ, фото участников ралли



КАК ЗДОРОВО, ЧТО ВСЕ МЫ ЗДЕСЬ СЕГОДНЯ СОБРАЛИСЬ

Очень многие мотослеты похожи, как шарик в подшипнике: заранее известно, что будет и чем закончится. А этот был другим: клуб Moto-Invasion из подмосковного города Фрязино организовал туристический мотослет – по всем правилам. Место выбрали недалеко от некогда широкой реки Воря, лагерь разбили в сосновой рощице. Одиночные наездники, вроде меня, просто ставили палатки и окупывались, мотоклубы-гости обустроивали коллективные стойбища.

Шашлык, пивинг и прочие развлечения для поддержания сил, а потом отважные дядьки сбивались в команды по пять человек для участия в соревнованиях. А они продолжались все три дня слета почти без передыху.

Первое испытание – конкурс лагерей: какой красивее. Оказалось, из подручных средств мотоциклист способен собрать удивительные конструкции, сравнимые с шедеврами деревянного зодчества Руси! Во время осмотра творений беспристрастные судьи мужественно отказывались от предлагаемых в каждом стане угощений «для сутреву души и легкости мыслей».

Второй этап – самопредставление команд. Кто бы подумал, что байкеры ладны так петь и плясать! Вопреки ожиданиям услышать авторское исполнение хитов Deep Purple и AC/DC, звучали душевные песни «Изгиб гитары желтой» и из мультфильма «Бременские музыканты». Увешанные цепями пузатые байкеры в коже, с нашивками в виде черепов, хрипло поющие советские шлягеры, – это потрясающе!

Неожиданны результаты конкурсов мотоориентирования и преодоления полосы препятствий: команда, отважившаяся выйти на старт на старом «Урале», показала время не намного хуже, нежели наездники на кроссовом Yamaha!..

Не успели отдышаться, как нагрянула новая радость – молодожены, прикатившие прямо из-под венца. Под крики «Горько!» все желали им счастья и долгих лет совместной жизни... Не было «бочек», «сосисок», стриптизерш, но было хорошо. Просто здорово! ❖

Антон ВЛАСОВ, фото автора

ПАРОЛЬ? – ИЖАТНИК! – ЗАХОДИ!

Как и все общительные люди, мотоциклисты имеют свойство кучковаться по интересам. Чему немало способствует Интернет. Есть в глобальной паутине сайт www.motoizh.ru, посвященный мотоциклам «Иж» – место, где «собираются» почитатели самой многочисленной мотораки России.

Со времени основания сайт (он заработал в сентябре 2001 года) рос, расширялся, и сейчас этот ресурс крупнейший и наиболее информационно наполненный относительно сведений по «Ижам».

Сайт подвигает не только к виртуальному общению, но и разжигает страсть к реальным путешествиям. «Ижатники» встречаются и общаются живую с превеликим удовольствием. Такие места, как Тамань, Крым, Селигер, Алтай известны им не понаслышке. В Интернет-пристанище можно найти попутчиков, спросить совета, поделиться впечатлениями. А в период зимнего отстоя www.motoizh.ru для многих превращается в настоящий виртуальный клуб. ❖

Артем КУИМОВ, модератор сайта

ПОЕДЬ И УВИДИ!

АКЦИИ КЛУБОВ

- 1-6.08 Байк-рок-фестиваль «Байкал-шаман» в г. Байкальске («Мото рок», г. Иркутск)
- 4-6.08 10-е юбилейное байк-шоу в Калининграде (Night Wolves MG)
- 5.08 Международный фестиваль байкеров в Санкт-Петербурге на территории отеля «Ольгино» (Werwolves MC)
- 5.08 Всероссийский байк-фестиваль «Тамань-2006» (Blacksmiths MC)
- 11-13.08 Слет мотопутешественников «Лицом к океану-4» в Приморье
- 25-27.08 Мотопраздник на берегу Рыбинского водохранилища (Black Bears MC, г. Ярославль)
- 26-27.08 Закрытие сезона в г. Ельце («Елец 48 RUS»)
- 26-27.08 Черноморский байк-рок-фестиваль «Rock-n-Bike» (Night Wolves MG Краснодар)
- 3-10.09 International Run Краснодар – озеро Faaker See (Австрия) (Blacksmiths MC, Краснодар)
- 9-10.09 Всесибирское закрытие сезона в Новосибирске (NNB)
- 16.09 Закрытие сезона в Мурманске («Мурман райдерс»)
- 16-17.09 Байк-шоу и день рождения клуба Fenrir Russia MG (Fenrir Russia MG, г. Самара)
- 22-24.09 Drive Party «Мототоржение» и закрытие сезона (Moto-Invasion MC, г. Фрязино)
- 25.09 Закрытие сезона в Екатеринбурге («Черные ножи») Закрытие сезона на Кавказских Минеральных Водах («Ворон», г. Минеральные Воды) (дату уточнять по e-mail: voronkmy@yandex.ru)
- 30.09 Закрытие сезона в Москве (Outlaws MC Moscow)
- 30.09 Закрытие сезона в Калининграде (Others)

СПОРТ

- 4-8.08 Этап ЧР¹ по мотокроссу (мотоциклы с колясками, «750»), г. Екатеринбург
- 6.08 Этап ЧМ² по мотокроссу (MX1, MX2), КМ³ среди ветеранов, г. Намюр, Бельгия
- 11-13.08 Этап ЧР по мотокроссу, г. Скопин, Рязанская обл.
- 11-13.08 Этап КР⁴ по мотокроссу («мотоциклы с колясками, «750»), г. Каменск-Уральский
- 11-13.08 Этап ПР⁵ по мотокроссу («85», «125»), г. Сочи
- 12-13.08 Этап первенства МФР по мотокроссу, г. Шарья, Костромская обл.
- 18-20.08 Этап чемпионата РФ и Кубок РФ по ШКМГ, Венгрия, трасса Hungaroring
- 18-20.08 Этап ЧР по мотокроссу («125», «250»), г. Воткинск, Удмуртская респ.
- 19-20.08 Этап личного чемпионата МФР по мотокроссу, г. Сызрань
- 19-20.08 Этап Кубка МФР по мотокроссу (мотоциклы с колясками), г. Ирбит
- 20.08 MotoGP, Гран-при Чехии, трасса Automotodrom Brno
- 23-25.08 Этап ЧР по мотокроссу среди женщин («125»), Санкт-Петербург
- 24-26.08 Этап ПР по мотокроссу («85», «125»), Санкт-Петербург
- 25-27.08 Этап ЧР по мотокроссу («125», «250»), г. Нефтеюганск
- 26-27.08 Этап чемпионата РФ и Кубка РФ по ШКМГ, Москва, трасса «Мячково»
- 26-27.08 Этап командного чемпионата МФР по мотокроссу, г. Нефтеюганск
- 27.08 Этап ЧМ по мотокроссу (MX1, MX2), г. Десермартен, Ирландия
- 2-3.09 Командный чемпионат МФР по мотокроссу, г. Каменск-Уральский
- 3.09 Этап ЧМ по мотокроссу (MX1, MX2), г. Лиерп, Голландия
- 8-10.09 Этап КР по мотокроссу среди женщин, Сочи
- 9-10.09 Чемпионат РФ и Кубок РФ по ШКМГ, Москва, трасса «Мячково»
- 9-10.09 Первенство МФР по мотокроссу, г. Фролово (Волгоградская обл.)
- 10.09 MotoGP, Гран-при Малайзии, трасса Sepang Circuit
- 17.09 MotoGP, Гран-при Австралии, трасса Philip Island
- 17.09 Финал ЧМ по мотокроссу (MX1, MX2), г. Эрни, Франция
- 24.09 «Кросс наций», Великобритания (Мэттерли Бейсин)

ЧР¹ – чемпионат России, ЧМ² – чемпионат мира, КМ³ – Кубок мира, КР⁴ – Кубок России, ПР⁵ – первенство России

patron™

Уральская мотоциклетная компания
426010 г. Ижевск, ул. Ново-Ажимова, 12. Тел/факс: /3412/ 600-903, 600-904, 540-339
e-mail: motopatron@mail.ru www.patron-moto.ru



ДОСТАВКА ПО РОССИИ

СКУТЕРЫ

МОТОЦИКЛЫ

ATV

ПРИГЛАШАЕМ ДИЛЕРОВ К СОТРУДНИЧЕСТВУ

ACTIVE²⁰

TRAFFIC²⁰

CLEVER²⁰

LEO²⁵

MAJOR¹⁵⁰

SIMPLER²⁵

TRIBUTE²⁵

hobo²⁵

SCANNER¹⁷⁰

SCANNER²⁰⁰



МОТОТЕХНИКА СЕРТИФИЦИРОВАНА ПО РОССИЙСКИМ И ЕВРОПЕЙСКИМ СТАНДАРТАМ

ГАРАНТИЯ И СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

МОТОВЕЗДЕХОДЫ, МОТОЦИКЛЫ, ГИДРОЦИКЛЫ
модели 2006 года



BRP



YAMAHA



ПРОДАЖА
СЕРВИС
ЗАПЧАСТИ
ЭКИПИРОВКА
АКСЕССУАРЫ

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЦЕНТР
НАХИМОВСКИЙ 32
официальный дилер

www.atrium-moto.ru

т. 10-555-30



- ★ Запчасти для мотоциклов
- ★ Новые мотоциклы из Америки
- ★ Квалифицированный ремонт и обслуживание
- ★ Хранение мотоциклов
- ★ А также ATV, снегоходы

Наш адрес: Москва,
Садовая-Черногрязская 8/23 (въезд в арку)
Телефон: (495) 778 9848, 542 7070, 542 7069



Мы
расположены
удобно –
на Садовом
кольце

MOTODREAM

www.motodream.ru

КВАДРАЦИКЛЫ • ЭНДУРО • МОТОЦИКЛЫ И МОПЕДЫ
WWW.IRONEAGLE.RU (в стиле Чепер)
ПРОДАЖА • СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР • ЗАПЧАСТИ СО СКЛАДА



ООО "Артлайн", Москва, ул. Нижегородская, д. 106, к. 4 (розничная продажа), (495) 632-42-77
ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ



HONDA TRX450ER, ATV, тюнингованный

ПЕРЕВЕДЕН В ЧЕМПИОНСКИЙ КЛАСС

Один из признанных авторитетов в России на поприще тюнинга ATV – москвич Алексей ДАНИЛИН. Уже несколько лет он «заряжает» «квадрики». В «Мото», № 12-2005 мы писали о его экстремальном аппарате Honda TRX450R, приспособленном для кросса по «битым» трассам. В очередной машине, построенной на основе новейшей, 2006 года, Honda той же модели, мастер пошел еще дальше.

Если попытаться в двух словах объяснить, чем он отличается от стандарта, то получится, что всем. Нетронутым осталось только сиденье и кое-какая мелочевка.

Квадр стал значительно шире, и это понятно: тюнинг ATV, в первую очередь, затевают ради повышения уровня его безопасности для пилота. Стандартные гоночные квадры, вроде Honda TRX, Yamaha YFZ или Raptor, обязательно нужно расширять – они недостаточно устойчивы в поворотах. И не дай Бог выскочить на них на асфальт с его высоким коэффициентом сцепления – «уши» на верняка обеспечены.

Тюнинговые комплекты рассчитаны на несколько степеней расширения. Максимальное – до 5 дюймов (около 130 мм), используют только для ровных скоростных трасс, которых у нас пока нет. С широкими рычагами квадран хорошо управляем в заносе, причем, что важно, контроль начинается уже в самом начале заноса аппарата.

При расширении межколесного расстояния, помимо рычагов, следует замена задней оси и рулевых тяг. Устанавливаются и другие – алюминиевые ступицы колес, усиленные диски (вынос дисков передних колес плюс 2 дюйма). Диски (они также алюминиевые) более жесткие, с алюминиевыми же усиливающими кольцами. Даже при низком давлении в шинах они не разбортуются. Все это обогащает квадран дополнительным потенциалом управляемости, обостряет «чувство руля» пилота.

Маятник удлиняется на дюйм. Характерно, что он стальной (в стандарте – алюминиевый), – такой более надежно противится скручиванию, и можно не бояться, что сломается. Хотя это и вызывает небольшую прибавку в весе машины, зато предоставляет выигрыш в степени надежности конструкции.

Едва ли не самая ответственная система – подвески, их тюнинг следует проводить расчетливо, тщательно, не



После прыжка подвески и шины срабатывают «на все 100»



Задний маятник Roll Design

жалая внедренческих средств. На наш ATV установлены амортизаторы от канадской компании Elka – длинные, 4-пружинные, с тремя регулировками: быстрого демпфирования сжатия, медленного сжатия, а также отбоя. У каждой регулировки несколько ступе-

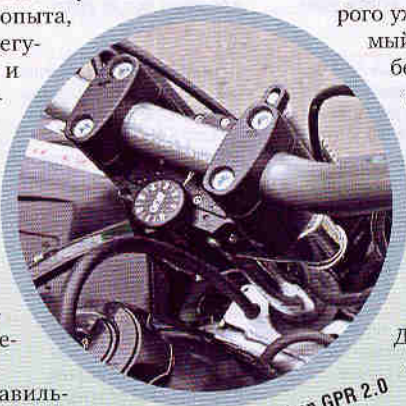
ней, если набраться опыта, удастся подобрать регулировки «под себя» и под конкретную трассу. Превосходство их характеристик, по сравнению со стандартным ATV Honda TRX450R, огромно. По сути, это самые добротные тюнинговые комплектующие из тех, что сегодня можно купить.

Немаловажна правильная, а значит, предельно удобная посадка, – чтобы пилот смог сразу «найти себе место», чтобы по кузову оптимально расположились массы и не сместился центр тяжести. Во

многом этому помог новый, более широкий руль. Вообще-то, «родной» стандартный неудобен во всех отношениях. Американцы о нем говорят в шутку (с большой долей правды): это транспортное вспомогательное устройство, которое нужно только для того, чтобы посредством упора на него перекачать новый мотоцикл из ящика в гараж... А вместе с рулем меняйте и рулевую колонку – на более высокую.

Еще одно устройство, польза которого уже известна – регулируемый рулевой демпфер. Если без него (на стандартных аппаратах его и нет), то пилот чувствует каждую кочку. Ощущения дискомфорта – это неприятно. Важнее же то, что когда колеса «подбивает», мотоцикл при этом «колбасит» (раскачивает). Демпфер же экономит силы водителя, особенно высоко его оценит новичок-любитель: «чувство руля» приходит уже после нескольких минут езды.

В нашем ATV применена развитая защита (в том числе боковые дуги –



Рулевой демпфер GPR 2.0

в «стандарте» их нет), целиком заменены подножки, они с обширной дугой защитой от бокового удара и защитой пятачок. Кому-то такая конструкция для кросса покажется тяжеловатой, зато нога никогда не сорвется под колесо.

Тормозные диски заменены на «лепестковые». Хотя тормозят они примерно

так же, как и штатные, но лучше очищаются, и с ними колодки не «замыливаются» грязью.

Какой бы совершенной не была ходовка, без хорошего мотора это никому не нужное железо. Известно ведь, что с запасом «лошадок» легче двигаться, и если что-то на стандарте не получается

(например, прыжки, заносы), то с мощным движком сразу все получится.

В штатном моторе степень сжатия равна 12 – больше ее увеличивать не следует, чтобы не уменьшить ресурс деталей. Я сосредоточил внимание на тюнинге ГРМ: выписал по каталогу «низовой» распределитель с иными фазами газораспределения и обеспечивающий больший подъем клапанов. «Вдогонку» заменил клапанные пружины, установил титановые гайки клапанов.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ATV HONDA TRX450ER В ШТАТНОЙ КОМПЛЕКТАЦИИ И ПОСЛЕ ТЮНИНГА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модель	TRX450ER (штатная комплектация)	TRX450ER (ATVpro)
Модельный год	2006	
Габариты, мм	1862/1176/1099	1885/1335 (регулируемая)/ 1063 (регулируемая)
База, мм	1275	1298
Высота по седлу, мм	833	819 (регулируемая)
Сухая масса, кг	165	174,5
Применяемый бензин	не ниже А-98	не ниже А-98

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	1-цилиндровый, 4-тактный	
Рабочий объем, см ³	450	450
Размерность, мм	96,0/62,0	96,0/62,0
Степень сжатия	12,0	12,0
ГРМ	DOHC, 4 клапана	DOHC, 4 клапана с измененными фазами газораспределения и пружинами клапанов
Номинальная мощность, л.с. при об/мин	44,5/8400	57,3/10750 (данные компании Paul Turner Engine)

Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	29,7/6900	35,2/7450
Система питания	карб. Keihin с дифф. 40 мм с датчиком положения дроссельной заслонки	карб. Keihin с дифф. 42 мм с измененными характеристиками наполнения цилиндра
Система охлаждения	жидкостная	жидкостная
Система зажигания	CDI, с ИУОЗ	электронный программируемый блок управления Vortex
Система запуска	электростартер	электростартер

ТРАНСМИССИЯ

Сцепление	многодисковое, в масляной ванне	
Коробка передач	5-ступенчатая	5-ступенчатая
Передача на заднюю неразрезную ось	цепью 0-ринг	цепью 0-ринг

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	трубчатая, стальная, сварная	трубчатая, стальная, сварная
Подвеска передних колес	независимая 2-рычажная с амортизаторами Showa с регулировками преднатяга пружины, усилия сжатия и отбоя	регулируемые рычаги Roll Design с амортизаторами Elka с регулировкой преднатяга пружины, медленного и быстрого сжатия, отбоя

Ход передней подвески, мм	213	275
Подвеска задних колес	малтниковая Pro-Link, с моноамортизатором Showa с регулировкой сжатия, отбоя и преднатяга пружины	маятник Roll Design с измененной прогрессией, амортизатором Elka с регулировкой медленного и быстрого сжатия, отбоя и преднатяга пружины

Ход задней подвески, мм	236	258
Тормоза передних колес	дисковые, гидравлические, с 2-поршневыми скобами и 174-мм дисками	дисковые, гидравлические, с армированными шлангами, с 2-поршневыми скобами и 174-мм волнообразными дисками
Тормоз задних колес	дисковый, гидравлический, с 1-поршневым суппортом и 190-мм диском	дисковый, гидравлический, с армированным шлангом, с 1-поршневым суппортом и 190-мм волнообразным диском

ХОДОВАЯ

Шины передних колес	22x7-10 радиальные	20x6-10 ITP Holeshot MX
Шины задних колес	20x10-9 радиальные	19x10-10 ITP Holeshot MXR
Колесные диски	ITP	Vaja wheels



Боковые дуги с защитой пяток
PRO-ARMOR



Система зажигания Vortex 10-программная, с кнопкой управления этих программ на руле. С ней можно прямо в ходе гонки перенастроить работу двигателя в сторону повышения мощности или крутящего момента на выбранных оборотах.

У мотора плавная, «прогрессивная» характеристика, она позволяет «вызвать» с «низов» и почти до конца рабочего диапазона оборотов. Тюнинг улучшил «низ-средину», мотор обеспечивает полностью контролируемый занос. Прирост мощности ощутим, по сравнению со стандартной моделью, квад стал просто «выстре-

ливать». Даже любитель, один раз попробовав этот мотоцикл, поймет, сколь велика разница со «стандартом».

Следует сказать, что при профессиональной подготовке квадрациклов к гонкам верхнего уровня технического совершенства не существует. ❖

Текст и фото
Ивана КСЕНОФОНТОВА.

Технику для подготовки материала предоставила компания ATV PRO.



Передняя подвеска: рычаги Roll Design амортиз Elka Elinte



Выпускная система FAT BOY 4



С помощью переключателя (желтого цвета) можно на ходу управлять системой зажигания Vortex



«ЯШКА»

Автор «Яшки», президент нашего клуба Саша Харьковский, если не сенсацию сотворил, то уж точно добился всеобщего внимания специалистов. Его необычный мотоцикл словно магнит притягивает взгляды прохожих и вызывает жгучий интерес у байкеров, «съевших собаку» на реконструкциях.

«Яшка» – не имя, а неологизм – уменьшительное от слова «Я». Но не вздумайте даже предположить, что автор таким образом пестует собственный эгоизм. Все и тоньше, и проще: мотоцикл буквально построен вокруг мощного двигателя от спортивной по сути Yamaha R1, а буква «Я» – это просто зеркальное отражение «R».

И хотя строил аппарат явно приверженец кастомов, в нем неумолимо проглядывает спорбайковская родословная. Так, переднее колесо – не что иное, как заднее от Honda Super Blackbird, оснащенное тормозами Brembo, а заднее – от Yamaha R1.

Рама из труб окружает рядный 4-цилиндровый двигатель мощностью 152 л.с. Чтобы сформировать нужную посадку, пришлось удлинить базу до 160 см. Руль drag-bar и вынесенные далеко вперед подножки сделали посадку не только «правильной», но и удобной. Угол наклона передней вилки получился совсем не острым – он подбирался опытным путем, а критерий – совсем не эстетические соображения, а исключительно удобство водителя. Аппарат ведет себя на ямах и ухабах не как стриг, а скорее как эндуро – «утожит» неровности дороги, практически не беспокоя ездока.

Удачной оказалась идея установить спереди пассажирские подножки с крошечными от Yamaha R1. Остроумно поменяв местами левую с правой, автор добился желаемого результата – теперь они складываются в нужную сторону.

На городских улицах мощность двигателя и прекрасная управляемость предоставляют возможность пилоту чувствовать себя хозяином положения. Вместе с тем, как только устроишься в одноместном седле, сразу понимаешь, что мотоцикл прежде всего предназначен для дальних путешествий.



«Яшка» – далеко не первый плод харьковчан в деле реконструирования мотоциклики. Ни один мотоцикл не похож на другой, все они отражают неповторимые черты личностей своих владельцев. ❧

Общие данные: сухая масса – 210 кг ■ длина – 2210 мм ■ база – 1600 мм ■ высота по седлу – 600 мм ■ общая высота – 1030 мм ■ ширина (по рулю) – 800 мм ■ дорожный просвет – 100 мм ■ объем бензобака – 10 л.
Двигатель – Yamaha R1 ■ рабочий объем – 999 см³ ■ мощность – 152 л.с. ■ карбюраторы – штатные ■ воздушный фильтр – K&N.
Трансмиссия: Yamaha R1. **Ходовая часть:** рама – самодельная (трубчатая), конструкция и изготовление – Костя (Харьков) ■ передняя и задняя подвески – штатные. **Тормоза:** передний и задний – Brembo. **Шины:** передняя – 180/55-17" ■ задняя – 200/55-17".
Электрооборудование – штатное.





ЯПОНСКО-РОССИЙСКАЯ АССОЦИАЦИЯ

www.souzmoto.ru



**МОТОЦИКЛЫ И АВТОМОБИЛИ ИЗ ЯПОНИИ
ЛУЧШИЕ ЦЕНЫ ДЛЯ ВАС**

*Уважаемые мотолюбители,
с 15 октября 2005 г. по 15 октября 2006 г. цены на мототехнику в салонах
SOUZMOTO будут самыми низкими в России. Желаем Вам удачной покупки.*

*С уважением, президент японско-российской ассоциации SOUZMOTO
Виктор Янага*

Москва

ул. Дмитрия Ульянова, д. 26а
Тел.: (495) 974-7519

Владивосток

Морвокзал офис 239
Тел. (42-32) 49 56 12

Япония

405 SANKOV BULD 8-190-1
INAGUMA-CHO, OKAZAKI, AICHI, Japan
8-(10-81)-90-277-624-66
8-(10-81)-564-26-1139



КАМИКАЗЕ (495) 786-3732

Б\У МОТОЦИКЛЫ

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>

АВТОДИНА

www.avtodina.ru
официальный дилер

**Мотоэкипировка
Продажа
Сервис
Гарантийное
обслуживание**

(495) **780-1000**

SUZUKI
Way of Life!



ВСЕ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД 2006 ГОДА

**МОТОСАЛОН
MOTOFORCE**

ул. Южнопортовая, 11, 2 эт., ТВК "Автомобили" (495) 958-98-15 (доб. 115)
Каширское ш., 61 корп. 3А, 4 эт., АТЦ "Москва" (495) 221-42-15, 795-22-72

WWW.MOTOFORCE.RU motoforce@mail.ru

Приглашаем к сотрудничеству региональных дилеров

• продажа • сервис • запчасти



мотоскейтборд

49,9 cc



49,9 cc — 125 cc



49,9 cc — 400 cc



49,9 cc — 250 cc

КАК РОЖДАЛСЯ ПАРОВОЗ

Скажите, что я сбрендил, что тупица, когда скажу, что я установил на 350-кубовую Jawa лепестковые клапаны от «полтишкового» «Пилота»? Сами вы...

Прочитал я материал «Впусти, коллектор!» («Мото», № 12–2001) о том, как парни установили лепестковый клапан на «Иж-Юпитер», и загорелся: и я хочу сделать так же! Нет, поднимать максимум мощности не собирался – все равно на местных дорогах особо не разгонишься. А вот заставить мотор лучше тянуть на малых оборотах – это полезно! У меня стояли два мотоцикла, готовых стать «подопытными кроликами»: Jawa 638 и «Иж-ПС». Решил начать с Jawa.

Сооружать клапан самому – работа бесмысленная, тем более, что можно купить аж три отечественных: «тульский», зидовский и от «Пилота». Выбрал «пилотовские». Как заготовка, они в самый раз: главное, подходят для Jawa по габаритам.

Клапаны доработал: увеличил ширину окон до 10 мм, подровнял все утыки и заусенцы. Заменял штатные пластины толщиной 0,5 мм (они «дубовые» и все как одна «винтом») на более тонкие – 0,35 мм.

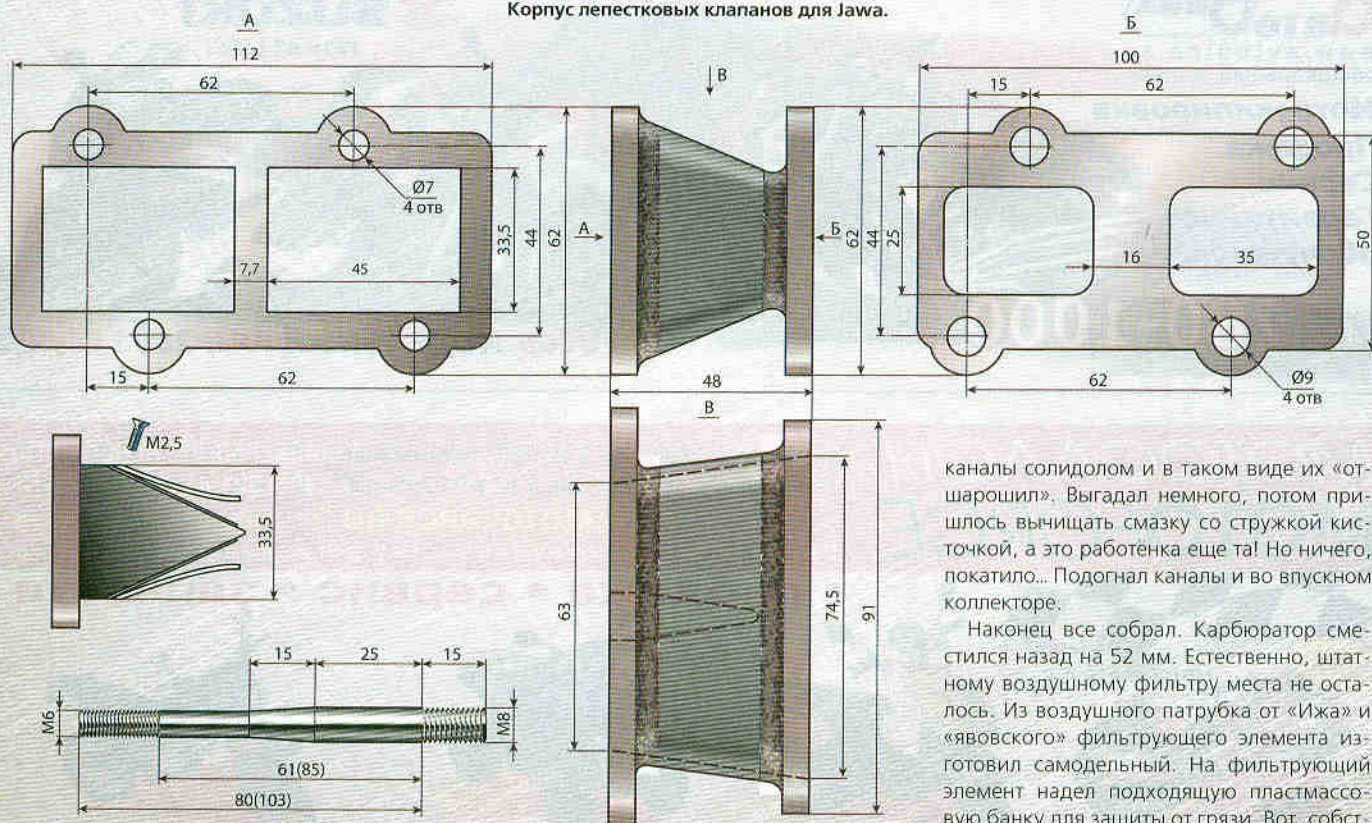
Чтобы клапаны вместились между шпильками крепления впускного коллектора, их высоту уменьшил с 36 до 33,5 мм (см. чертёж). Для этого подточил их алюминиевое основание, снял фаски на ограничителях лепестков, зазенковал отверстия под винты в ограничителях и прикрутил их к корпусу винтами с конической головкой. По этой же причине новые шпильки изготовил ступенчатые: со стороны цилиндра – М8, а с другой – М6.

Но нужен корпус. Эта деталь сложная, в изготовлении трудоемкая. Набравшись терпения, взялся за работу. Сначала из стального листа толщиной 5 мм изготовил фланцы с припусками для подгонки после сварки. Чтобы клапаны встали на свои места, подрезал им «уши». Приставил к носкам клапанов фланец, к которому будут прилегать клапаны, и вырезал из картона шаблон стенок корпуса: две загнутые полоски и внутренние перегородки. Изготовил их из 1,5-мм сталь-

ного листа. Сначала приварил наружные стенки, а уже потом вставил вовнутрь две перегородки и «прихватил» сваркой. На фрезерном станке подправил получившиеся стенки, чтобы к ним можно было приварить второй фланец, и, выставив его по отверстиям шпильки, «прихватил». Убедившись в соосности отверстий, окончательно обварил фланцы «по кругу». Затем на фрезерном станке отторцевал фланцы начисто. Подогнал внутренние поверхности напильниками и шарошками. Просверлил в клапанах новые отверстия под шпильки. В пространство между перегородками залил эпоксидную смолу, а заодно пропитал смолой и швы, для герметичности. Фу-у-у, корпус готов, можно передохнуть!

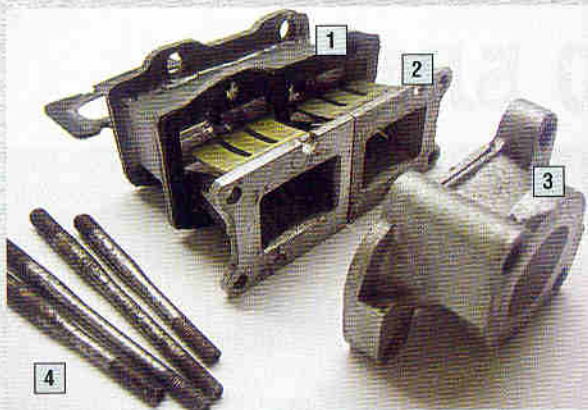
Отдыхавшись, принялся за подгонку впускных каналов цилиндров. Так намалялся с изготовлением корпуса, что не было сил снимать цилиндры. Вывел поршни в среднее положение, заполнил впускные

Корпус лепестковых клапанов для Jawa.

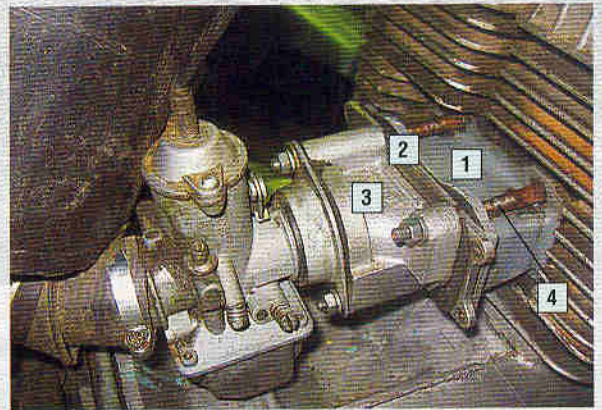


каналы солидолом и в таком виде их «отшарошил». Выгадал немного, потом пришлось вычищать смазку со стружкой кисточкой, а это работенка еще та! Но ничего, покатило... Подогнал каналы и во впускном коллекторе.

Наконец все собрал. Карбюратор сместился назад на 52 мм. Естественно, штатному воздушному фильтру места не осталось. Из воздушного патрубка от «Ижа» и «явовского» фильтрующего элемента изготовил самодельный. На фильтрующий элемент надел подходящую пластмассовую банку для защиты от грязи. Вот, собственно, и все.



Так выглядит лепестковый клапан на Jawa:
 1 – корпус;
 2 – клапаны;
 3 – впускной патрубок;
 4 – новые шпильки.



Эксперимент удался. Два сезона отъездил – тяга на низких и средних оборотах значительно возросла, по лесным дорогам прет как паровоз! На 1000–1500 оборотах (практически холостых!), да еще с пассажиром, на третьей передаче без натуги тянет по лесной песчаной дороге! Максимальную мощность «полтинниковые» клапаны, вопреки ожиданиям, если и урезали, то неощутимо. Правда, и не увеличили, так как юбки поршней не подрезал и отверстий в них не делал. Заводится моц всегда исключительно хорошо. В этом, по-видимому, заслуга электронного зажигания с датчиком Холла (спасибо публикациям «Мото»).

Установка клапанов актуальна, в первую очередь, для тех, кому приходится много ездить на малых оборотах, по бездорожью, со «вторым номером» или коляской.

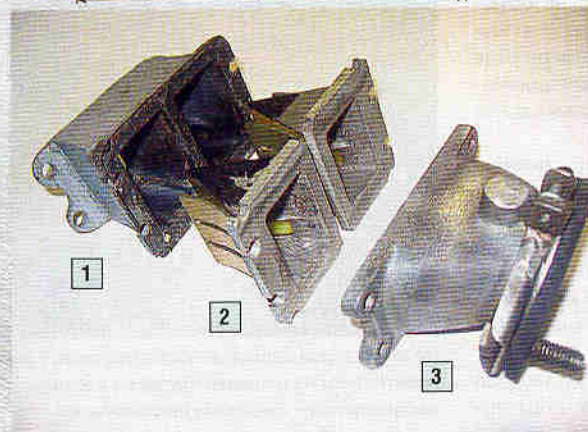
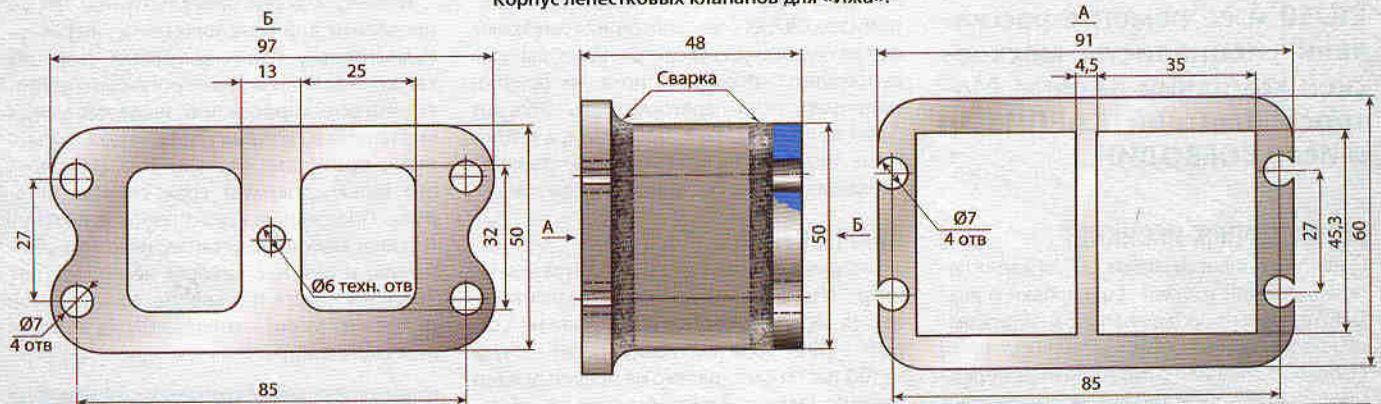
А вот для городской езды налегке, скажу честно, игра не стоит свеч, но лишь в том случае, если Jawa не форсирована. Повысить мощность на больших оборотах и не потерять безвозвратно «низы» без лепесткового клапана не удастся.

Окрыленный успехом с Jawa, в августе прошлого года оборудовал клапанами «Иж-ПС». Технология изготовления корпусов клапанов та же. Описывать ее не буду – из чертежей и фотографий всё и так ясно. Только клапаны, чтобы вписаться в габариты штатных впускных каналов, повернул на 90°. Всю конструкцию стягивают шпильки М6 длиной 80 мм. Каналы в цилиндре доработал, а штатный патрубок установил таким, как есть. Карбюратор от Jawa 638 закрепил самодельным хомутом. То, что карбюратор сместился назад, на удобстве об-

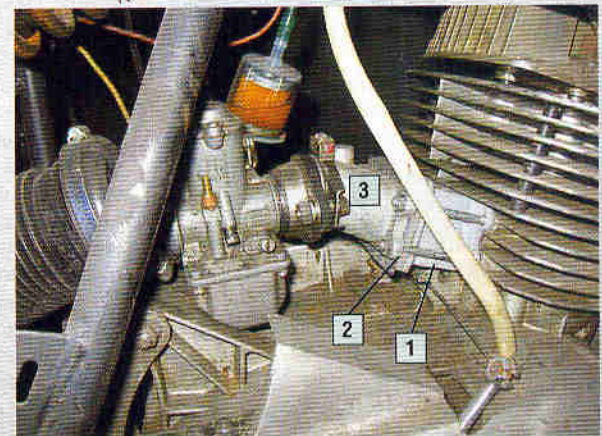
служивания почти не сказалось – он так же поворачивается в патрубках на 90 градусов, а потом можно его разбирать и чистить. Воздушный фильтр, естественно, самодельный. С карбюратором его соединил кусками резиновых патрубков от «Юпитера-5» и гофрированного воздуховода от какой-то иномарки. Фильтрующий элемент – от Jawa.

На «Иже» с клапаном проехал пока немного, но первые впечатления более чем обнадеживающие. ПС стал легко заводиться (уже из-за одного этого был смысл «заморочиться»), и, естественно, улучшились характеристики при езде внаг – чего собственно и добивался. Про максимальную мощность ничего конкретного сказать не могу – негде ее измерить. Да и задача стояла другая – сделать двигатель эластичным. ❏

Корпус лепестковых клапанов для «Ижа».



А так выглядит в металле клапан для «Ижа»:
 1 – корпус;
 2 – клапаны;
 3 – впускной патрубок.



СИНХРОНИЗАЦИЯ: ВО БЛАГО ИЛИ ВО ВРЕД?



О причине преждевременного износа поршневой группы в моторах Honda CB750 и ее ремонте рассказали специалисты московской компании «Аояма Моторс» Дмитрий КАРПИХИН и Иван ВОЕВОДИН.

КОГДА ТЕРПЕЖ ИССЯКНЕТ

О неприхотливости Honda CB750 ходят легенды. Низкий уровень форсировки и размещенные в приводе клапанов гидрокompенсаторы сделали мотор мотоцикла почти вечным, а стальная рама и удачные передние и задние дуги безопасности спасают аппарат при падениях: поднял – и поехал дальше.

Эти мотоциклы «прощают» водителю любые «издевательства», за это их заслу-



Износ в средней части пальца – следствие «перекруток» мотора.

женно уважают инструкторы мотошкол. Причем не только тех, в которых обучают начинающих, но и на курсах экстремальной езды. Здесь проявляется еще одно достоинство CB750 – они способны «сопротивляться» выходкам курсантов. И как бы предупреждают: прекрати, пока не поздно! Например, если перетормозишь, аппарат будет долго дергаться, брыкаться, а упадет лишь тогда, когда исчерпает все способы «воздействия» на бестолкового седока.

ДИАГНОСТИКА

Мы впали в шок, когда увидели этот экземпляр. «Неубиваемый» плохо разогнался, трясся на холостом ходу! Аппарат не старый – 1997 года выпуска, пробег – чуть за 100 тыс. км, что далеко не предел для его мотора. Однако компрессометр не обманешь: в первом цилиндре компрессия почти на нуле. Странно... Версия о перегреве отпадает: у таких моторов крайние цилиндры, первый и четвертый, охлаждаются лучше средних.

На всякий случай проверили давление масла – оно в норме. Раз так, то решили ограничиться проверкой головки блока цилиндров и поршневой группы – лишний раз разбирать двигатель ни к чему.

Сняли клапанную крышку – и удивились еще больше: мотор девственно чист, нет и следа смолистых отложений. Очевидно, владелец масло менял регулярно и заливал только качественное. Что это так, подтвердили и детали газораспределительного

механизма – ни следа износа! Еще одна версия – из-за никудышного масла залегли кольца – также отпала.

Может, клапана негерметичны? Чтобы проверить это предположение, перевернули головку блока камерами сгорания кверху и залили в них керосин. Мы считаем, что если керосин просачивается между клапанами и седлами более чем за три минуты, притирать клапаны нет смысла – это только сократит срок службы деталей... Прошедшие керосиновое испытание головки мы смело устанавливаем на двигатель, и они нас никогда не подводили. Здесь же спустя три минуты весь керосин остался на месте – головка блока в отличном состоянии!



На юбке поршня лишь легкая потертость – он практически не изношен. Нагар на верхней части поршня – следствие неправильной работы карбюратора, а также износа колец.



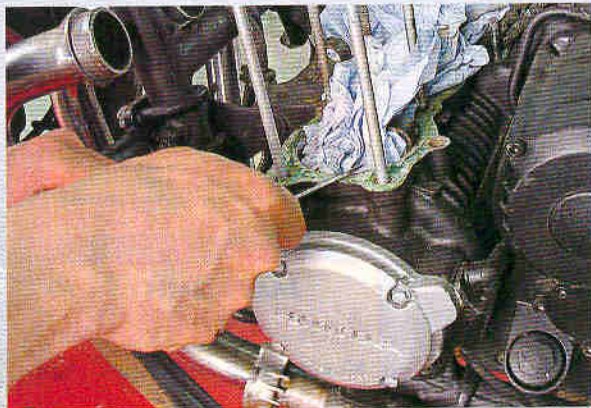
Верхнюю плоскость блока цилиндров после ее очистки от остатков прокладки для верности нужно притереть на плите.

Демонтировали блок цилиндров. Измерили цилиндры – убедились, что износа в них нет. Светлые черточки в нижней части цилиндров – незначительные следы алюминия. Эти полоски, «нарисованные» поршнем на чугуне рабочей поверхности цилиндров, не влияют на работу поршней... Алюминий из микрошероховатостей на стенках цилиндров, как рекомендует заводская инструкция, мы вычистили скотч-брайтом – пористым, похожим на войлок материалом с очень мелким абразивом. В верхней части цилиндров обнаружили следы коррозии – это признак длительной стоянки мотоцикла. Но они слишком малы, чтобы воздействовать на работу двигателя.

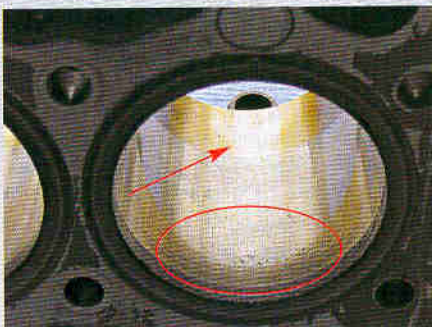
Демонтировали поршни, осмотрели их – и поняли, что владелец сильно «перекручивал» мотор: износ поршневых пальцев – 0,06 мм. Очень много! Но и это не могло повлиять на «побег» компрессии.

Проверили последние «подозреваемых» – кольца. В них-то и была причина «лихорадок» и слабосилия движка. У компрессионных колец монтажный зазор при сборке нового двигателя – 0,15–0,3 мм (предел износа – 0,5 мм). Здесь же – около 0,9 мм у трех поршней, а в первом аж 1,1 мм!

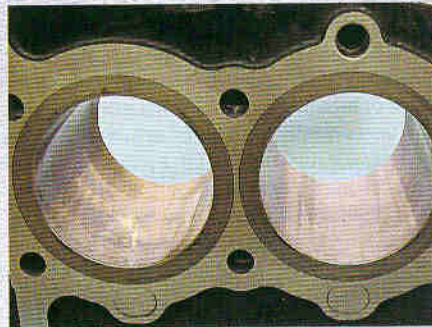
Измерили поршни. Хотя диаметр первого меньший, чем других, на 0,02 мм, все размеры деталей уложились в пределы допуска новых. И это после стотысячного пробега! Но почему все-таки износились кольца?



Заткните веточью горловину картера и только тогда удалите остатки старой прокладки.



В нижней части цилиндра (она на нашем фото в глубине цилиндра) видны следы – натирыв от работы поршня (указаны стрелкой). Верхнюю часть «погрызла» коррозия (обведена овалом) во время долгой стоянки. То и другое не опасно, но зачистить цилиндры нужно – вот до такой чистоты (фото справа).



Масло отличное, к воздушному фильтру претензий нет... Причина – в детонации! И не плохой бензин ее провоцировал. Истинная причина всплыла лишь после того, как с «пристрастием» допросили владельца мотоцикла. Он рассказал, что как-то заметил: на холостом ходу мотор работает неровно. Обратился в мастерскую. Здесь ему синхронизировали карбюраторы. Однако через некоторое время неприятности повторились. И снова синхронизировали карбюраторы. Регулировок положения заслонок не хватило, и им «помогли» винтами качества... А ведь толковый специалист сразу заподозрил бы: тут что-то не так. В нашем случае нужно было промыть карбюраторы, ведь детонация возникала из-за бедной смеси – засорился карбюратор первого цилиндра. «Специалисты» же не проявили щепетильности – лишь избавились от внешних проявлений неисправности. Хозяин же мотоцикла обрадовался: на холостом ходу мотор заработал нормально. Но ведь это CB750! Honda сопротивлялась до последнего, однако ресурс ее «терпимости» не бесконечен – и она сдалась...

Байкеры и механики, запомните: синхронизация не может быть самостоятельной операцией – это лишь завершающий этап при обслуживании системы питания! Как ни синхронизируй, все равно основное влияние на работу мотора при езде оказывает уровень топлива в поплавковых камерах и пропускная способность главной дозирующей системы. Тем более, при самых напряженных режимах эксплуатации. Первой на все карбюраторные неполадки реагирует именно система холостого хода, ведь у ее жиклеров и каналов самые мелкие проходные сечения. Вслед за ними засоряются эмульсионные трубки переходной и главной дозирующей систем. «Синхронизаторщики» не догадались или же поленились их прочистить.

Определить на слух засор эмульсионных трубок, тем более частичный, очень сложно. Но можно. И не на слух, а дедовским методом: состав смеси можно определить по цвету свечей. Обязательно осматривайте их перед настройкой карбюратора. Если хоть одна из них не кирпичного цвета, а заметно светлее, чистку соответствующего карбюратора, а лучше всех, откладывать нельзя!

Мы заменили кольца и пальцы с их стопорными кольцами. А чтобы история не повторилась, сделали полную ревизию системы питания.

КАК НЕ ОШИБИТЬСЯ ПРИ СБОРКЕ

Перед разборкой не забудьте пронумеровать поршни. Перепутаете – в «чужих» цилиндрах им придется прирабатываться заново. Это не только отнимает время на обкатку, но и снижает ресурс двигателя. Обязательно очистите поршни от нагара. Мы для чистки пользуемся ультразвуковой ванной, а после все равно домываем детали растворителем – трем щеткой с жесткой щетиной. В гаражно-кухонных условиях можно за ночь размочить нагар в растворителе или оставить на сутки в солярке. Особое внимание – чистоте канавок колец. Прозеваете – нагар накопится, и кольца залягут. Не расковыряйте их в излишнем усердии – кольца устанавливаются с зазором 0,016–0,04 мм, предел из-

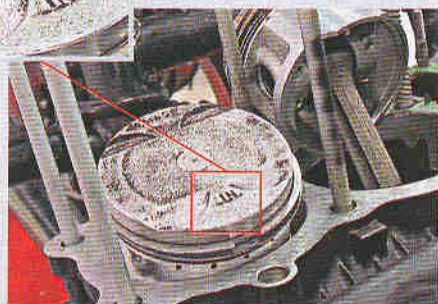


Так проще всего удалить размякший нагар из канавки кольца. Вращать кольцо нужно в направлении, указанном стрелкой. На выведенном фрагменте, на нижнем компрессионном кольце высыпавший нагар.

носа – 0,06 мм. Размокший нагар легко удалить из канавок зубочисткой или деревянной щепкой. Можно ускорить работу – вынуть один край старого кольца из канавки и кольцо провернуть (как показано на фото на предыдущей странице). Край, оставшийся в канавке, ее очистит.

На днище поршня есть метки. IN направьте к впускным клапанам, а EX – к выпускным. Стопорные кольца поршневого пальца устанавливайте только новые – старые могли потерять упругость! Пока их не трогают; они исправно держат палец, но стоит переустановить – и за впоследствии поручиться нельзя. Выскочившее кольцо и палец пропадут в цилиндре борозду не хуже тракторного плуга! Эти детали нужно правильно сориентировать – их прорезь направьте вверх под 60° к вертикали... И самое главное. Перед тем как устанавливать стопорные кольца, сделайте все, чтобы они не упали в картер.

Способов много: натолкайте в картер ветоши, приспособьте



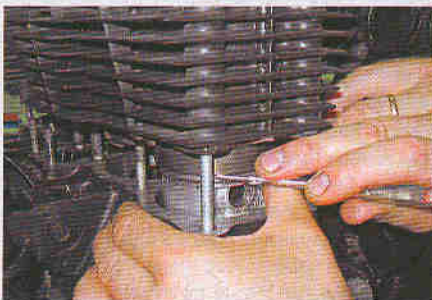
Поршни нужно установить так, чтобы метка IN (выведена фрагментом фото) была направлена к впускным клапанам.

собьете какую-нибудь оправку, с которой кольцо не сможет соскочить. Наконец, вставляйте его, придерживая магнитом.

Теперь о поршневых кольцах. Замок верхнего компрессионного направьте в промежуток между впускными клапанами, а нижнее разверните на 120°. Замок верхнего маслосъемного разверните на 120° относительно нижнего компрессионного. А уже относительно него с такими же интервалами расположите замки расширительной пружины и нижнего маслосъемного кольца.

Блок цилиндров можно устанавливать только на новую прокладку – никакой герметик не даст гарантии от течи. Хотя бы потому, что на установку блока цилиндров уходит много времени, и пока затолкаешь все кольца в цилиндры, герметик успеет застыть. Экономить на прокладках – себе дороже!

Поршневую группу смажьте, как рекомендуют заводы, либо специальным маслом, либо смесью: 50% какой-либо смаз-



Вот так, осторожно, с помощью тонкой отвертки мы вставили кольца в цилиндр.

ки с дисульфидом молибдена и 50% моторного масла.

Существует множество приспособлений, сжимающих кольца при установке поршней в автомобильные блоки цилиндров, однако для сборки мотоциклетных моторов они, как правило, непригодны – мешают шпильки. А у малокубатурных моторов (например, у 4-цилиндровых «четырехсоток») просто нет места, чтобы вставить оправку. Мы работаем без них. Важно помнить, что современные кольца эластичные, их очень легко согнуть, а идеально выпрямить практически невозможно. Поврежденная деталь застрянет в канавке, и о нормальной компрессии в цилиндрах можно забыть: зазор-то между кольцом и стенками канавки – всего 0,016–0,04 мм! Его не хватит, чтобы компенсировать кривизну! Так что работайте терпеливо, не спеша, и кольца понемногу, одно за другим заползут внутрь по заходному конусу, расположенному в нижней части цилиндров. ❧



Все, поршневая группа собрана.

вопрос-ответ

Свой «Иж-Ю5» я еще не поставил на учет. Могу ли поменять двигатель на «планетовский» и уже после этого поставить на учет? Или его придется сертифицировать?

Сергей БЕЗЫМЯННЫЙ,
г. Урюпинск Волгоградской обл.

Вначале нужно поставить мотоцикл на учет, а затем оформить замену двигателя. Сертификация такая переделка не требует, поскольку подобная замена разрешена. ❧

С моим «Иж-Ю5» беда: холодный двигатель заводится хорошо и нормально работает, но после поездки, если его заглушить, не заведешь. Проверял зажигание, регулировку карбюратора – все в норме. В чем же дело?

Евгений, С.-Петербург

Самое вероятное – недостаточная компрессия, как следствие износа поршневых колец, а возможно, и поршней с цилиндрами. Подтвердит этот диагноз запуск двигателя «с толкача». Если же и таким образом мотор не заведется, нужна более тонкая диагностика систем зажигания и питания.

Ее лучше проводить, по очереди переставляя заведомо пригодные узлы. ❧

Если тюнингуются 50-кубовый мопед или скутер до 70 см³, то по российским ПДД это транспортное средство переходит в категорию «мотоцикл». Как легализовать эту операцию?

Артем ЦАРЕВ, Москва

Сделать это непросто, в основном из-за сложности регистрации в ГИБДД 50-кубового скутера или мопеда. Единственный реальный способ – сертифицировать тюнингованный аппарат как самоделку, но для этого следует обзавестись документами на раму и двигатель. ❧

У меня скутер MBK Booster Original 50. Где можно найти на него правую половину картера? И еще, какие трудности могут возникнуть при установке на него 100-кубового двигателя?

Виталий МЕГРИН, Ростов-на-Дону

Половины картеров двигателей нельзя заменять по одной – можете допустить перекос коленчатого вала.

Насчет второй части вопроса: трудностей несколько. Первая – найти такой же мотор,

ведь модель вашего скутера – далеко не самая распространенная. Попробуйте заказать его из Европы, но это обойдется очень недешево, а доставка займет немало времени. Вторая трудность – регистрация скутера, ведь по закону он уже примыкает к разряду ТС под названием «мотоциклы». ❧

Ведущий рубрики
Иван КСЕНОФОНТОВ

МОТОВОХ
SUZUKI
И НЕ ТОЛЬКО...

- ДЕМОКРАТИЧНЫЕ ЦЕНЫ •
- ВСЕ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД
- Для любых ATV
- аксессуары • запчасти • ремонт
- (495) 778-12-88

МАГАЗИН
АККУМУЛЯТОРЫ

Можайское ш., вл. 28, пав. 15
(495) 746-37-78
8-916-673-48-72

SCOOTERIA
ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ РЕМОНТ И ТЮНИНГ СКУТЕРОВ
 БОЛЕЕ 15000 НАИМЕНОВАНИЙ ЗАПЧАСТЕЙ В НАЛИЧИИ

ATHENA **MAL OSSI** **YASUNI** **Technigal**

И НА ЗАКАЗ ЗА 7 ДНЕЙ ПО ЛУЧШИМ ЕВРОПЕЙСКИМ КАТАЛОГАМ

SCOOTER CENTER **SIP**

ОТПРАВКА В РЕГИОНЫ
 ПРОДАЖА И УСТАНОВКА СИСТЕМ ЗАКЛИС-АЗОТА (NOS) ДЛЯ СКУТЕРОВ

502-66-16
 Москва, ул. Маломосковская д. 22 офис 2
WWW.SCOOTER-TUNING.RU

www.street-service.ru
Ремонт *Street*
 мотоциклов эвакуация
 гидроциклов запчасти
 снегоходов выезд
 скутеров

сезонное хранение
 покупка аварийной техники
 восстановление после аварий
 аргон, стпель, покраска

995-86-05
 круглосуточно

Российский
 экспортер
 кованных
 магниевых и
 алюминиевых
 мотоциклов

МАГАЛТЕК

**СКОРО В
 РОССИИ**

www.magaltech.ru

MOTOTRADE
МОТОЦИКЛЫ • СНЕГОХОДЫ • КВАДРАЦИКЛЫ
 новые и б/у
24 часа ЭВАКУАЦИЯ 24 часа



- Большой выбор мототехники, расходных материалов, аксессуаров в наличии и на заказ
- Продажа в кредит • Индивидуальный подход
- Тюнинг • Карбон • Пластик
- Сервис • Эвакуация 24 часа • Мотошкола

Москва, Каширское ш., д. 61
 стр. 3А, павильон А-10 Тел.:(495) 798-02-52

www.mototrade.ru

MOTOLAIN
 Мотоциклы и скутеры из Японии

KAWASAKI **HONDA** **SUZUKI** **YAMAHA**

Компания MOTOLAIN
 Крупнейшая поставщик в России японской мототехники с аукционов с пробегом.

Всегда в наличии и на заказ:

- Большой выбор мотоциклов
- Более 100 единиц скутеров
- Огромный выбор запчастей, масел, свечей, фильтров, аккумуляторов, кофодов и т.д.
- Мотоэкипировка
- Аксессуары
- Товары для путешествия и туризма
- Доставка техники

Продажа в КРЕДИТ б/у МОТОТЕХНИКИ

- Оформление кредита на месте в течение 30 мин.
- Первоначальный взнос 10%
- Документы – паспорт (от 18 лет)
- Принимаются к оплате кредитные карты
- Гибкая система скидок
- Техобслуживание
- Гарантия качества
- Техническая консультация
- Бесплатная стоянка для мотоциклов

г. Москва, ул. Перерва, 19 (на территории 6 таксомоторного парка)
 (495) 743-85-35, 743-67-78 www.mosmoto.ru

АВТОТОР

ПРИГЛАШАЕТ К СОТРУДНИЧЕСТВУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ



СКУТЕРЫ



МОТОЦИКЛЫ



КВАДРАЦИКЛЫ

АВТОТОРМОТотрейд
 109028, г. Москва,
 ул. Солянка, д. 3, стр.3
 т. (495) 624-64-17
 ф. (495) 625-98-51
 e-mail: drugova@avtotor.ru

Роман (ACRO), PRT-Moto, Москва

С ЧЕГО НАЧИНАЕТСЯ СТАНТ?

Лихо гоняешь по улицам, закладываешь повороты, тормозишь на переднем... Круто! Но это не стант-райдинг... Тебе не составит труда езда на заднем колесе? Контролируешь стоппи и уже хочешь поэкспериментировать – забросить какую-нибудь комбинацию на одном колесе? Вот где-то здесь и начинается стант.



1
Главный тормозной цилиндр радиального типа сделает передний тормоз более эффективным.



2
«Клетка» из мастерской «кулибина» по прочности не уступает фирменной.



3
«Клетка» крепится к раме мотика.

ЦЕНА ВОПРОСА

Забегая вперед, скажу о том, что ждет тебя и твой байк. Как и во всех дисциплинах мотоспорта, будет не одно падение и не один синяк. А мотоцикл придется ремонтировать в несколько раз чаще, чем ты это делал раньше. Потертые слайдеры, подножки, сломанные рычаги, погнутые рули, мягкие бензобаки, гнутые колесные диски, замена резины раз в неделю, а то и чаще, запара с маслоголоданием и конченный двигатель... Это далеко не все неприятности. Чтобы снять хо-

тя бы часть проблем, придется позаботиться об экипе и защите мотика от повреждений. Надо подумать и об усовершенствовании мотодвигателя – для удобства выполнения трюков. Возникает масса технических вопросов... Если тебя это не пугает, добро пожаловать в стантеры.

КАКУЮ ВЫБРАТЬ МАШИНУ?

Аппарат для станта, как правило, – спортбайк, он легкий и мощный. Выбор стант-народа падает на несколько моделей. Honda CBR900 пользуется особой

популярностью. Причем в ход идут модели всех годов, но наиболее привлекательная – 1998-го. В последнее время большой интерес у райдеров проявляется к менее кубатурной Honda CBR600 F4 (и CBR600RR) благодаря ее компактности и надежности. В Европе часто используют Kawasaki 636, Suzuki GSX-R600 и Yamaha R1 и R6. Любим и Suzuki GSX-R750 от 1996 года.

Не стану утверждать, что только на этих мотиках ездят стантеры. В принципе используются мотоциклы всех марок

и всех направлений – от кроссового до чоппера Harley-Davidson. Все зависит от финансовых возможностей. Однако в регламенте соревнований объем двигателя ограничен нижним пределом – не менее 600 кубиков. Выступать на шоу и тренироваться можно на чем угодно – лишь бы это нравилось.

ПРАВИЛЬНЫЙ «ТРЮКАЧ»

Заранее предупреждаю: он отпугивает от себя представительниц прекрасного пола, так как держать его в состоянии конфетки удастся не всегда.

Как подготовить байк? Начни с установки кроссового руля. Вариантов несколько. Сразу внесу ясность: кроссовый руль – на любителя, и это не обязательная часть изменений. Например, представители американской школы стант-райдинга широко используют клипсы. Но если тебе кроссовый руль

гаешь ездить по городу, рекомендую эндуровую «морду» с парой «миньонов»). Устанавливаем демпфер руля и главный цилиндр переднего тормоза радиального типа (фото 1). Это далеко не все изменения передней части мотоцикла, но и их достаточно для трюковой езды. Если готов идти дальше, то продолжи усовершенствование байка заменой вилки на «перевертыш», установкой прогрессивных пружин и лепестковых тормозных дисков. Немаловажный момент – настройка передней подвески (вилки): ее нужно сделать жестче путем замены пружин или хотя бы увеличить преднатяг. Это поможет избежать «пробоев» вилки после вилли и во время стоппи. Немного «зажмите» отбой подвески. Рычаги тормоза и сцепления, во избежание их поломки, лучше отпилить так, чтобы они остались под два паль-

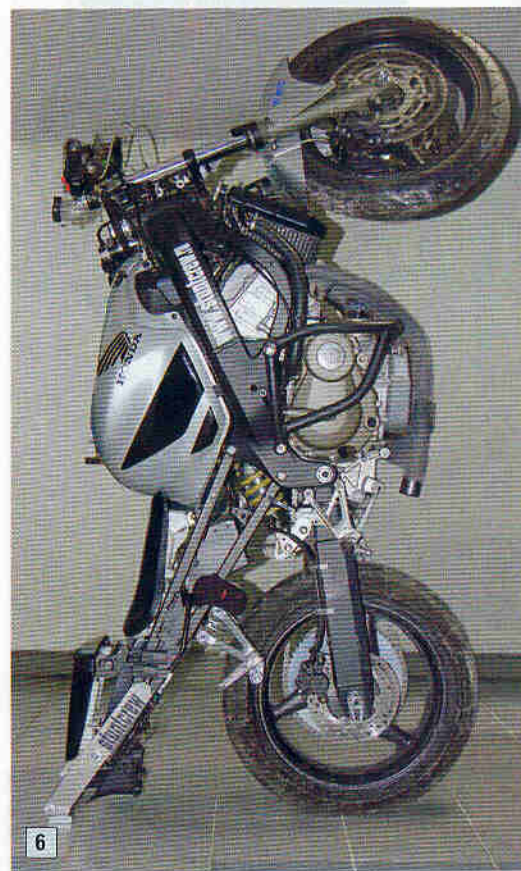
примерно в \$300–400 (с доставкой). «Клетку» можно сделать и в мастерской все того же «кулибина». Как правило, выбирают несколько точек крепления втулок на раме, между собой их соеди-



Звезда на 60 зубьев на заднем колесе.



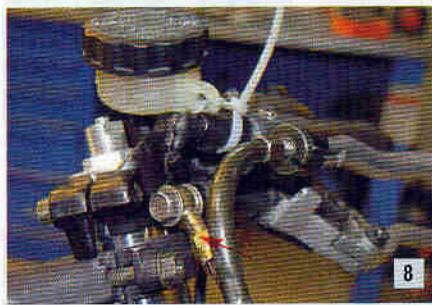
Удлиненный бугель (вилли-бар).



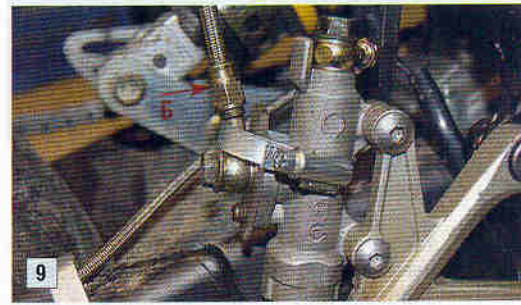
Мотик удерживается бугелем.



Верхний рычаг на руле – сцепление, нижний – задний тормоз.



Магистраль от тормозной машинки на руле до мастер-цилиндра заднего тормоза (из А в Б).



удобнее, то вот варианты: а) Купи кронштейны под руль и просверли в «родной» траверсе под них отверстия. Это вариант для скупых: когда сломается, придется платить дважды. б) Прибери траверсу или сразу кит с рулем, дополнительными тросами и тормозными шлангами. в) Изготовь траверсу с кронштейнами под руль в мастерской у местного «кулибина».

Меняем тормозные шланги на армированные, убираем «приборку» и весь передний обтекатель (если предпола-

ца – указательный и средний. Подобранные доработки, опять-таки, – бюджетный вариант.

Позаботься о защите двигателя и пластика (у кого он остался). В Америке существует несколько компаний, производящих защиту в виде так называемых «клеток» – они позволяют при падении сохранить целыми пластик, двигатель и водительские подножки. Если есть время и деньги, то конструкцию можно заказать через специализированный магазин, это обойдется

нают 25–30-миллиметровыми трубами (фото 2, 3).

Важная часть для стант-райдинга – передаточное отношение главной передачи. Запасись набором звезд – ведущих (передних) и ведомых (на заднем колесе). Американские стант-райдеры рекомендуют добавить 20 зубьев к «стоковой» задней звезде. Можно экспериментировать, убавляя на передней звезде один или пару зубьев. Не рекомендую ставить слишком маленькую ведущую звезду, с нею возрас-



не для того, чтобы предотвращать перевороты через заднее колесо, – он служит упором для ноги при исполнении «12 часов вилли», а также упором об асфальт во время проезда на малой скорости. Длина бугеля подбирается с таким расчетом, чтобы мотоциклист в вертикальном положении, опираясь на него, не падал вперед (фото 6).

Еще одна деталь – вывод рычага заднего тормоза на руль (фото 7). Это для выполнения ряда трюков, при которых необходим контроль заднего колеса тормозом (ты находишься в таком положении, что дотянуться ногой до рычага тормоза не можешь, – например, сидишь на баке или стоишь двумя ногами на седле). Как решают эту задачу? Во-первых, подберем тормозную машинку. Вариантов множество – от машинки сцепления до обычной машинки переднего тормоза в перевернутом виде (проверено – работает) или от скутера левый тормозной рычаг вместе с бачком. Самое простое решение: от тормозной машинки на руле ведем магистраль во вход заднего тормоза (фото 8, 9). Для этого в мастер-цилиндр придется вставить металлический переходник (изготовленный с помощью «кулибина» на токарном станке) под фитинг в отверстие, куда входила пластиковая трубка от резер-

с масляным голоданием (в положении «12 часов вилли»), перегревом двигателя... Средства борьбы существуют. В Honda, как правило, масла льют на 1 литр больше нормы (верхней метки). Существуют и различные киты в виде прокладок (под поддон) с перегородкой. В Интернете на стэнт-сайтах все это можно найти и заказать. Мотор Suzuki в этом плане более капризный, и профессионалы рекомендуют ставить oilpickup – маслозаборник специальной конструкции. Его также можно заполучить через Интернет.

Что же касается охлаждения мотора, то большинство стэнтеров делают кнопку (на руле) принудительного включения вентилятора. Плюс к этому можно установить дополнительные вентилятор и радиатор.

Ты уже обеспокоен, как же ездить на тусовки? А вот так и ездить. Тебя предупреждали, стэнт-байк – не разъездная машина, а в первую очередь – спортивный снаряд.

ПРАКТИЧЕСКИЕ СОВЕТЫ

Давление в шине заднего колеса – 0,7–1 атм. Лучше всего использовать дорожную резину типа Dunlop D207 или Bridgestone Battlax 20 (она хорошо дымит, легко срывается в отжиг и дольше ходит). Давление в передней



Мастер-цилиндр заднего тормоза и соединительные детали...

тает нагрузка на цепь. Ведущие звезды можно подобрать по каталогам, ведомые найти сложнее. Выход – идти к «кулибину».

Для чего нужны такие большие звезды на заднем колесе (фото 4)? Для исполнения медленной езды на «12 часов вилли». Если при малом добавлении зубьев газ становится очень «нервным», то с большой звездой колесо набирает обороты медленнее, и ручкой газа легко контролировать угол наклона мотоцикла в медленном вилли. К тому же появляется «тракторная тяга», и можно не бояться, что при работе задним тормозом двигатель заглохнет.

Сделай бугель за седлом. П-образная скоба болтами крепится к заднему бугелю мотика и становится его продолжением (фото 5). Удлиненный бугель



... в собранном виде.



Бензобак – второе сиденье стэнтера.

вуара (фото 10, 11). Посадка должна быть плотной. После сборки систему следует прокачать.

Не все двигатели выдерживают стантовые нагрузки. Придется повоевать



Пластмассовые хомуты облегчают жизнь мотоциклиста.

шине – 2 атм и меньше. Практика показывает, что при падении мотоцикла с вилли при пониженном давлении гнутся диски. Что же касается моделей, то здесь предпочтительнее мягкая спортивная резина – для хорошего сцепления во время стопки.

Холостые обороты устанавливай в пределах 3000–5000 об/мин. В таких режимах легко контролировать медленное вилли задним тормозом.

Запасись самофиксирующимися пластмассовыми хомутами. С их помощью удобно фиксировать на мотике провода, тросы и т.п. (фото 12).

И уж если ты решил податься в стэнтеры, возьми резиновую киянку и преврати свой бензобак в сиденье – сделай вмятину вокруг крышки так, чтобы было удобно сидеть (фото 13). ❧

РЕМОНТ МОТОЦИКЛОВ
 ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ
ЗАПЧАСТИ
 В НАЛИЧИИ И НА ЗАКАЗ
РЕМОНТ КАРБЮРАТОРА
 И ИНЖЕКТОРА

ПОКРАСКА • ЗИМНЕЕ ХРАНЕНИЕ VIP
 ШИНОМОНТАЖ • РЕЗИНА В НАЛИЧИИ
 • ВОССТАНОВЛЕНИЕ ГЕОМЕТРИИ
 КОЛЕСНОГО ДИСКА

Ленинский пр-т, 82/2 стр. 2
 т. **131-20-38**
 www.automotointer.ru.

АВТОДОМ
 Официальный дилер BMW

www.moto-avtodom.ru

С удовольствием
 за рулем

ПРОКАТ
МОТОЦИКЛОВ BMW

АВТОДОМ Официальный дилер BMW
 Москва, ул. Зорге, 17 ☎ 105-0-105



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


 (495) 749-7779

AllRIGHT

ОПТОВЫЕ ПОСТАВКИ ЭКИПИРОВКИ,
 ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ И АКСЕССУАРОВ
 ДЛЯ МОТОТЕХНИКИ

Экспортный отдел
 в Финляндии:
 тел.: + 358 9 8871 270/294
 факс: + 358 9 8871 333
 e-mail: export@arwdson.fi
 Представительство
 в г. Москве:
 тел.: (495) 926 5736
 факс: (495) 795 3040
 e-mail: allright@firruscc.ru
 Представительство
 в г. Санкт-Петербурге:
 тел.: (812) 326 6545
 тел./факс: (812) 326 6543
 e-mail: arwdson@peterlink.ru

EXCLUSIVE DISTRIBUTOR SHOEI



MAZERPER

ОПТОВЫЙ СКЛАД ЗАПЧАСТЕЙ
МОТОЦИКЛОВ
 ИЖ, Урал, Днепр, Восход, Минск, Ява
МОПЕДОВ • СКУТЕРОВ
 Yamaha, Honda, Suzuki

бензопил, мотоблонов
 велосипедов, лодочных моторов
 отечественного производства

(495) 506-77-33, 740-55-99
 www.mazepper.ru
 e-mail: info@mazepper.ru

MSK "Зеленый угол"

Москва
 504-66-80
 8-926-520-75-41
 Владивосток
 8-902-523-82-11

www.buy-car.ru

- прямые поставки
- МОТОЦИКЛОВ**
- с японских аукционов
- в наличии и на заказ • гибкая система скидок • кредит

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ ДИЛЕРОВ



ГЛИССЕР СЕРВИС
 www.glisserservice.ru

ДВИГАТЕЛИ **ROTX**

ОБМЕН
 ТЮНИНГ
 РЕМОНТ
 ГАРАНТИЯ

ПРОДАЖА И РЕМОНТ ТЕХНИКИ
ВРР (BOMBARDIER)
 Клуб ВЛАДЕЛЬЦЕВ
 (495) 437-1004 755-6898
 Салон: Суворовская пл., 2
 Сервис: ул. Н. Ковшовой, 4

АВТОМОТО ЗАПЧАСТИ-ЦЕНТР
 для иномарок

АВТОУНИВЕРСАЛ
 мотозапчасти-тюнинг-резина
 аксессуары-масла-экипировка

YAMAHA SUZUKI Kawasaki aprilia DUCATI KTM POLARIS ARCTIC CAT

ЗАПЧАСТИ

ОРИГИНАЛ / НЕОРИГИНАЛ / ЗАКАЗ ПО КАТАЛОГАМ = 10 ДНЕЙ

PARTS UNLIMITED + Vites = цена каталога +10%

"AutoUniversal" - 10 лет на рынке! Крупнейший поставщик запчастей и тюнинга для автотехники приглашает к сотрудничеству. Нам доверяют профессионалы!

Проект Мира 36 т. 680-7112/1287/3361
 Рязанский проспект 71 т. 780-7466

Осташковская ул. 7 т. 974-7928
 Волгоградский пр-т 177 т. 748-1135

МОТО

Официальный дилер
HONLING

2 года на
 Российском рынке

Приглашаем к
 сотрудничеству
 региональных дилеров

НОВЫЕ СКУТЕРЫ
 2- и 4-тактные
 опт и розница



Б/у скутеры
 Япония

- все для скутеров и снегоходов
- ТЮНИНГ
- мотоодежда, экипировка

Тел. (495) 775-1408,
 268-9595
 www.motokvartal.ru,
 motokvartal@mtu-net.ru
 г. Москва,
 Сокольническая пл., 4,
 Галерея Спорт,
 Павильоны: 01,11 «А»

ЗРИТЕЛЬ ЖАЖДЕТ КРОВИ



Все так замечательно начиналось в Каталонии... Синоптики грозили, что один из самых быстрых треков мира, кузница рекордов максимальной скорости на прямой, превратится в один из самых медленных из-за ливней. Скоро стало ясно: пугают зря. И лидеры получили возможность раскрыть весь потенциал – свой и мотоциклов. Valentino Росси, просто влюбленный в модифицированное шасси Yamaha, жесткое и верткое одновременно, устранившее проблему вибрации в поворотах, взял поул, до которого не дотягивался почти год. Правда, вновь предстал ретроградом – упрямо не желал «обувать» переднее колесо в новую высокопрофильную покрывку Michelin с увеличенным пятном контакта. Сработал «китайский синдром». И он не излечился даже после тщательного анализа, который установил, что резина рассыпалась из-за банального брака. И даже после того, как Michelin официально и во всеуслышание извинился перед заводской Yamaha за инцидент на 16-м круге шанхайского трека. Вернуть доверие чемпиона к новомодной продукции оказалось непросто: от добра добра не ищут.

Возвращение (после двухлетнего перерыва) в первый ряд стартового поля Кенни Роберса-младшего стало событием не менее примечательным, чем продолжение триумфального шествия Росси, начатого в Италии. Но поздравлять с этим успехом и даже с последующим подиумом, этапным достижением для «самодельки» Кенни-старшего, спешили не многие, в основном, соотечественники и старые друзья.

Комментарии от босса KR-Honda я получил мгновенно и без предварительного спектакля с наддуванием щек – вот что значит частная команда, которая не ходит пока в звездных.

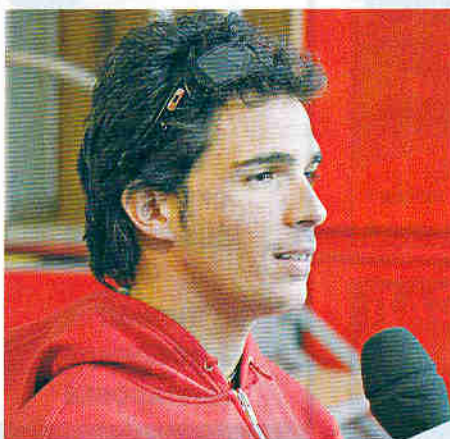
– Honda, наконец, начала работать с нами вплотную, давать рекомендации, а не только отгружать двигатели – отсюда и результат. Все это могло бы случиться и раньше, но перелом в наших взаимоотношениях произошел только на этапе в Китае.

Я поспешил заявиться на интервью Кенни-младшего – и взял его в тот же день. Что в напряженной обстановке нынешнего чемпионата – невиданная роскошь!.. Не стану отвлекаться от последних событий – изложение нашей беседы в одном из ближайших номеров «Мото».

Теперь – к главному. Не преувеличу, если скажу, что страшный завал в первом же повороте трассы Каталунья (Catalunya) долго будет стоять перед глазами не только у его участников. «Неудачник номер один» последних двух сезонов Сете Жибернау зацепил тормозной ручкой своего товарища по команде Капирриси в тот момент, когда в конце стартовой прямой, на скорости под двести, пятеро практически выстроились в шеренгу. Читатели «Мото», должно быть, видели видеозапись этого момента и до сих пор удивляются: как такой кошмар мог закончиться одним переломом на троицах?! Ливио Суппо, босс команды Ducati, пострадавшей больше всех, после гонки нашел в себе силы быть оптимистом. Он говорил мне:

– Тяжело, конечно. Но, с другой стороны, какой триумф систем безопасности!..

Действительно, непостижимо! Марко Мелан-



ТОНИ ЭЛИАС: «МЫ С БЫВАЛЫМИ НАРАВНЕ, ЭТО И ИНТЕРЕСНО»

Я хорошо помню ноябрьский вечер 2003 года. Крохотная площадка в испанском городке Честе, рядом с автодромом Рикардо Тормо. И многотысячная толпа скандирует: «Тони, Тони!». Так было, когда Тони Элиас рядом с Дани Педросой ходил в «отличниках младшего класса». Они опровергали устоявшееся мнение о том, что обожания фанатов достойны лишь короли MotoGP. Испания чувствовала: эти двое – счастливое будущее ее мотоспорта...

Сейчас между ними происходит своеобразная дуэль. Тони чуть раньше появился в «королевском» классе – и успел с ходу стать лучшим новичком сезона. Дани прибыл в «высшую лигу» только в этом году – но сразу же вырвался вперед, вышел в число лидеров чемпионата. Старый приятель на фоне такого феноменального успеха ушел в тень. Но талант-то никуда не делся, и, как испанцы, веря в перспективу парня, я с удовольствием записался к нему на беседу.

– В этом году в паддоках только и говорят, что о смене поколений: дескать, молодые начинают вытеснять ветеранов, и процесс этот уже необратим. Что один из самых ярких представителей «новой волны» думает обо всем этом?

– Я бы сказал, что старикам... Нет, не хочу произносить «старикам», лучше – «бывалым». Так вот им еще есть что сказать, их эпоха в бли-

жайшие 2–3 года не закончится. Мы наравне, это и интересно.

– Считаете ли вы, что родиться испанцем и войти в ныне приходящее поколение гонщиков – везение? У вас прекрасные условия для карьеры и кажется, что ни один талант не исчезнет из поля зрения селекционеров.

– Так и есть, в этом отношении Испания точно впереди. Проекты Telefonica очень помогли

– молодежный Кубок, который проводит кампания-спонсор, многим дал толчок. Я вот через Movistar Cup не прошел – слишком рано появился на свет. А сейчас для каждого возраста, для каждого этапа подготовки есть свои серьезные соревнования. И гонщик постепенно подрастает – от минибайков до «взрослых» классов. Программа стимулирования прогресса мастерства построена грамотно.

дри уже в следующую среду возил приятеля на скутере по мокрому асфальту Ассена (нужно видеть, как из седла выглядят революционные изменения легендарного трека). Лорис Капиросси основательно отбил свою многострадальную грудную клетку (вспомните прошлогодний Гран-при Австралии), но тоже заставил себя выйти на бой и взял на голландском этапе очко, хотя дышал с хрипом и свистом всю гонку.

Да, Капиросси, Меландри и Жибернау, слава Богу, остались живы. И даже почти здоровы, за исключением последнего – тот заращивает ключицу в родной Барселоне (кстати, злые языки по-прежнему твердят, что сломал он ее не на треке, а по пути в госпиталь, когда «скорая» врезалась в автобус). На Гран-при Каталонии, отнюдь не дождевом, до финиша доехали 11 пилотов из 19. На тренировках в рамках следующего этапа, в Голландии, упали Тони Элиас и Валентино Росси. Его Величество Скорость проехал гонку в лангете, под лошадиной дозой обезболивающих препаратов и, тем не менее, добрался до восьмого места с последней линии стартового поля. Спортивный подвиг, без преувеличения!..

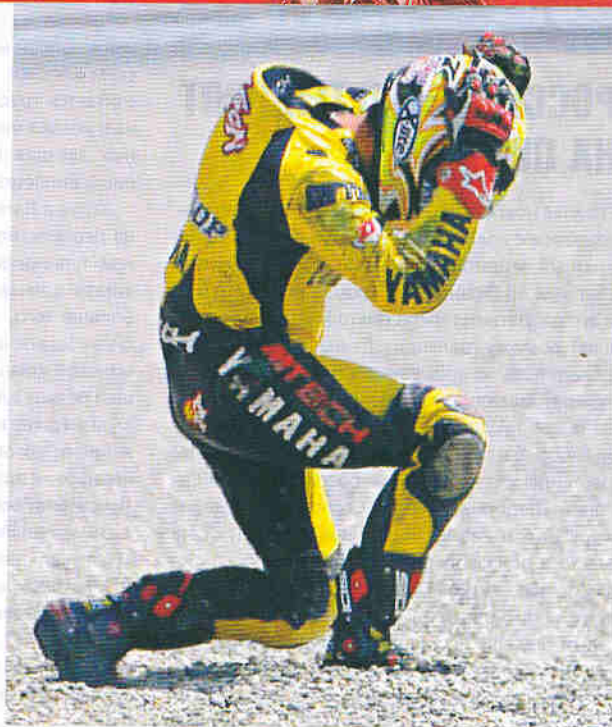
Но в паддоках больше говорят о том, как в дальнейшем избавить пилотов от необходимости такого героизма. Оригинальный вариант предлагает менеджер Капиросси: запретить «квалификационную» резину – тогда, мол, впереди на стартовой решетке будут стоять те, кто способен ехать быстро с начала и до финиша, а не только круг-другой. То есть, Жибернау не придется рваться напролом из глубины группы, провозируя завал (никто, к слову, Сете ни в чем не обвинил, даже вечный оппонент – его экс-приятель Валентино Росси). Росси грешит на слишком напряженный календарь и, как следствие, усталость. По его мнению, следует проводить не более двух этапов подряд. Тоби Мудди, мой ны-

нешний коллега и прославленный гонщик в недалеком прошлом, советует не располагать линию старта так близко к повороту: стартовый пилотон на четыре сотни метров дальше – успели бы растянуться и не полезли бы в вираж шеренгой..

А главный инженер теле-трансляции Жоржи, с которым обсуждают итоги гонок почти все комментаторы (у него ведь, в отличие от нас, есть возможность молча и бесстрастно следить за всеми перипетиями гонок) сказал следующее:

– Сколько ни совершенствуй экипировку, сколько ни расширяй гравийные ловушки, человеческое тело останется уязвимым. Сегодня всем нам крупно повезло – гонщики отделались сравнительно легко, но не уверен, что повезет завтра. И главная проблема безопасности в том, что публика «жаждет крови». Посмотрите, какую картинку дают в новостях: сплошь – падения. Желают зрители, чтобы скорости действительно ощутили снизиться, и гонщики стали меньше рисковать? Не думаю..

Пока готовится этот номер журнала, прошел еще один этап – Гран-при Великобритании. Отличился Дани Педроса – выиграл гонку и (в который уже раз!) показал максимальную скорость – 279,9 км/ч. Кстати, Валентино Росси, занявший вторую ступеньку британского подиума, по этому показателю оказался лишь седьмым (277,9). Марко Меландри финишировал третьим. Лидер чем-



пионата в общем зачете Ники Хайден закончил гонку только седьмым, чем в очередной раз подтвердил свою репутацию не по годам хладнокровного стратега.

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

Чемпионат мира (MotoGP, после 9 этапов из 17)

1. Н. Хайден (США, Honda) – 157 очков; 2. Д. Педроса (Испания, Honda) – 127; 3. В. Росси (Италия, Yamaha) – 118; 4. М. Меландри (Италия, Honda) – 114; 5. Л. Капиросси (Италия, Ducati) – 107; 6. К. Стонер (Австралия, Honda) – 91..

– Испания помешана на мото – в лучшем смысле слова. Что приводит двухсоттысячную аудиторию на трибуны – горячая кровь?

– Частично. У нас еще и традиции – целые поколения болельщиков выросли на том, что наши могут побеждать. А какие в стране классные мотопроизводители – та же Montesa.. В каждой категории, в каждую эпоху всегда были сильные гонщики. Появился Нието, потом Сито Понс – и преемственность уже не прерывалась: всегда было за кого болеть. И в кроссе тоже испанцы выступают очень хорошо. А какие у нас трассы!.. В общем, все в порядке.

– Вы вспоминаете прошлый сезон. Или полностью сосредоточены на новой жизни в новой команде?

– Почему бы не вспомнить? Yamaha мне очень многое дала. Но и проблем хватало. Во-первых, мешала не заживавшая травма руки. Во-вторых, Yamaha делает ставку прежде всего на Росси, и ему все внимание: под него делают мотоцикл. Для маленьких, вроде меня, он неудобен: у меня «разгружалось» заднее колесо, из-за чего я частенько падал. У техники Honda центр тяжести пониже, и я, кстати, как и Дани, от этого только в выигрыше.

– Создается впечатление, что у вашей бывшей команды Tech-3 в нынешнем году сложностей больше, чем в прошлом. В чем причина, по-вашему? В резине?

– Ну конечно! Dunlop, «обувщик» Tech-3, разумеется, не сидит сложа руки – слова плохого в его адрес не скажу. Но у Bridgestone и Michelin такая мощная фора, такие наработки, что для Dunlop наверстать свое отставание от конкурентов очень трудно.

– Помните, вы были большими друзьями с Педросой. А сейчас?

– Дани я очень уважаю, и это, по-моему, взаимно. Он великодушный гонщик! Но все-таки были ближе, когда выступали за одну команду. Теперь же представляем разные, стали соперниками, вот дороги и расходятся. Это, наверное, нормально. Но мы не стали неприятелями.

– Мои испанские коллеги постоянно обращают внимание на том, что гонки между вами, как питомцами «из одного гнезда», – это дерби. Они правы? У вас в самом деле особые счеты с Дани на трассе?

– Нет, наверное, все-таки нет. Я, по крайней мере, не ищу повода для стычек. Журналисты

придумывают то, что встряхнуло бы публику. А той хочется национального дерби, великого противостояния разных персонажей.. Нет, это нам навязывают.

– У вас по-прежнему столько же восторженных почитателей, как тогда, в Честе?

– Если честно, стало поменьше. Есть преданные болельщики, а есть те, кто поддерживает победителя. У Педросы в этом плане преимущество, он ведь прошлогодний чемпион в классе «250», а я тогда маялся с адаптацией в MotoGP. Но меня такая ситуация не беспокоит, поскольку такой ход событий – норма. В 2001–2003 был прилив, теперь отлив. Прилив еще наступит.

– Задам мой традиционный вопрос – о ваших представлениях о России.

– Ну, об этом трудно говорить. Вот когда я у вас побываю, тогда смогу составить какое-то представление. Пока что все черпаю из новостей, но о чем в них говорят? Проблемы, политики..

– Не интересуетесь политикой?

– Не очень. Мягко говоря.. – и Тони Элиас блеснул своей знаменитой белозубой улыбкой.

Беседу вел Сергей КУРДЮКОВ, фото автора

РОССИЯНЕ ПРЕТЕНДУЮТ НА ПОДИУМ

Главная новость чемпионата мира в классе мотоциклов с колясками: выбыл из борьбы пятикратный чемпион мира латыш Кристер Сергис. На гонке во Франции он сломал ногу. Похоже, в его отсутствие теперь никто не сможет помешать экипажу голландца Дэниэла Виллемсена, обладателю четырех высших титулов, в очередной раз завладеть «золотом».

За спиной у лидера развернулась ожесточенная борьба за «серебро» и «бронзу». Среди претендентов на подиум и российский дуэт Евгений Щербинин-Сергей Сосновских. Уже не первый год наши спортсмены претендуют на место в призовой тройке, но будто проклятие висит над экипажем: всегда в последний момент происходит падение или поломка техники, и медали достаются другим. На этот раз у Щербинина есть шанс «войти в призы», а может и добыть «серебро». Свои амбиции росси-

яне в полной мере раскрыли на этапе в латвийском Кегумсе. Прибалтийская песчаная трасса считается труднейшей в чемпионате, но здесь наш экипаж выиграл «засечку», а в обоих зачетных заездах финишировал вторым, уступив лишь Виллемсену.

Успех в Латвии позволил экипажу Щербинина переместиться на третью строчку генеральной турнирной таблицы и вплотную приблизиться к немецкому экипажу Марко Хаппика. Больше того, выступление россиян произвело сильное впечатление на представителей германской компании «Мефо-Барум», выпускающей резину для мотокросса. По окончании гонки менеджер компании подогнал к подиуму новенький мотоцикл с коляской, обутом в резину «Мефо», и вручил его экипажу Щербинина.

Чемпионат мира (после 5 этапов из 8)

1. Дэниэл Виллемсен-Свен Вербрюгге (Голландия-Бельгия) – 250 очков;
2. Марко Хаппик-Майнрад Шелберт (Германия) – 168;
3. Евгений Щербинин-Сергей Сосновских (Россия) – 167;
4. Ян Хендрик-Тим Смюнис (Бельгия) – 131;
5. Энди Бурглер-Мартин Бетшарт (Швейцария) – 127...



Евгений Щербинин (№4) атакует экипаж Дэниэла Виллемсена (№1)

ГЛОБАЛЬНО!

Два высших достижения готовится установить Стефан Эвертс. Сейчас никто не сомневается, что бельгиец станет чемпионом мира в десятый раз. И второе: он способен добиться максимального числа побед за один сезон. Уже сейчас, после 18 заездов в 9 этапах, у Эвертса 16 побед. Лишь в двух гонках он приходил вторым и третьим. Хорошо смотрится в его компании и вся команда Бельгии. В первой пятерке лишь Танел Леок – эстонец, остальные – бельгийцы.

Чемпионат мира (MX-1, после 9 этапов из 15)

1. Стефан Эвертс (Бельгия, Yamaha) – 442 очка;
2. Кевин Стрибос (Бельгия, Suzuki) – 328;
3. Танел Леок (Эстония, Kawasaki) – 294;
4. Стив Рамон (Бельгия, Suzuki) – 294;
5. Кен Де Дукер (Бельгия, Honda) – 292...



Без пяти минут десятикратный – Стефан Эвертс

ДАКАР-2007: АНШЛАГ!

Уже через неделю после начала приема заявок на «Дакар-2007» его организаторы были вынуждены объявить: лимит на участие мотогощников исчерпан. За семь дней число претендентов превысило три сотни. Это при том, что в январе на старт в Лиссабоне в категории «Мото» по регламенту допустят только 240 спортсменов.

КУБОК УЕХАЛ В ВИДНОЕ

В Коврове прошел открытый Кубок России. Кроме хозяев поля, команды «Ковровец», за почетный приз сражались мотоболлисты подмосковного Видного («Металлург»), краснодарские станичники из Выселок («Агрокомплекс») и Полтавской («Кировец»). Лагерь иностранцев представляли украинские спортсмены Кировоградского «Антрацита».

Если раньше в финале на протяжении многих лет всегда соперничали ковровчане и спортсмены из Видного, то нынче «Ковровец»



ушел в тень. Sensацией сей факт можно назвать лишь по результату, но она ожидаема: в прошлом году ковровская команда лишилась финансовой поддержки. Однако она все же сумела пробиться на третье место. А в финальной игре «Металлург» разгромил «Кировца» – 4:0.

КРЕПОСТЬ В КОЛЬЦЕ

В Санкт-Петербурге, у Петропавловской крепости стартовали гонки на аквабайках «Еврострой ривер-марафон». Закольцованная трасса проходила вокруг Петроградской стороны. Соревнование было открытым, и к ним допускались все желающие, достигшие 14 лет. Болельщики – горожане, оказавшиеся на набережных, но основная зрительская «трибуна» – пляж у Петропавловки.

В классе Standart самым быстрым был 15-летний Алексей Бабко. Максим Пехтерев победил в Standart+. В состязании фристайлеров не было равных Владимиру Толмачеву.



КОРОЛЕВА ТРАССЫ – ФРАНЦУЖЕНКА

В Швеции прошел заключительный этап Кубка мира среди женщин. Россиянки, выступившие ранее неудачно, на этот раз от участия отказались.

Шведские баталии завершились триумфом

француженки Ливии Лансело. По сумме результатов всех этапов она и стала обладателем главного приза. «Серебро» и «бронза» соответственно достались новозеландской гонщице Катрин Прамм и немке Стефани Лайер.



К «золоту» летит Ливия Лансело

АТАКА ПРИБАЛТОВ

Модная дисциплина – супермото продолжает покорять Россию. На уже обкатанной новой трассе близ Зеленограда решено провести два этапа всероссийской гоночной серии.

На первом же стало ясно: в отечественном супермото кардинально поменялся состав. Год назад его основу составляли кроссмены, сейчас же в новую дисциплину поперли «кольцевики», – Сергей Иванютин, Максим Аверкин, Андрей Марцевич, Антон Расцепихин, гости из Прибалтики Бруни Рожкалис и Анделис Тамонис, (Рожкалис – победитель первого этапа чемпионата России, Тамонис – тестер в итальянской команде Aprilia).

Обновилась и техника. В классе «спорт» все участники выступают на фирменных супермотардах, в основном это KTM, и лишь один на Husqvarna – его пилотировал Рожкалис. Он уверял перед стартом, что его аппарат по всем статьям превосходит KTM, что он

и собирался доказать. Увы, падение, травма и госпиталь – процедура демонстрации доказательств отложена. Украшением гонки стало единоборство Аверкина и Тамониса. Гость из Прибалтики силен на асфальтовом отрезке, Аверкин хорошо освоился на участке бездорожья. Именно здесь Аверкин обошел Тамониса и выиграл первый заезд. Во втором соперники долго шли колесо в колесо, но в одном из поворотов не поделили асфальт – и оба «на брудершафт» упали. Литовец быстро поднялся, завел мотоцикл и поехал дальше, а вот у Аверкина мотоцикл не завелся... По итогам двух заездов победил гость. Вторую ступень подиума занял «многостаночник» – экс-чемпион России по мотокроссу и шоссейно-кольцевым гонкам Сергей Иванютин. Зеленоградские соревнования стали для него первым и после тяжелой травмы в 2004 году.

В классе «хобби» лучше всех выступил гонщик из Тулы Алексей Шмелев. Следом за ним москвич Иван Шишкин и Сергей Денисов из подмосковного Королева.



Непримиримые соперники Адриэ Тамонис (№31) и Максим Аверкин (№2)

ЭКОЛОГИСТЫ-ЭКСПИЦИОНИСТЫ

По Европе и Америке прокатились, в буквальном смысле, манифестации обнаженных велосипедистов, протестующих против засилья автомобилей и мотоциклов. Сотни испанских участников акции проехали по улицам Мадрида, Барселоны и Пампелуне. Несколько десятков мексиканских «нудистов» продефилировали по ули-



цам Мехико. Демонстранты заявляли, что не видят другого действенного способа борьбы против загрязнения окружающей среды и популяризации экологически чистых видов транспорта.

КИБОРГ ХАЙДЕН



Американец Ники Хайден – новое рекламное лицо в развернувшейся промоушн-кампании Honda: пилот № 1 заводской команды в чемпионате MotoGP популяризирует CBR1000RR. В футуристическом изображении на плакатах и в рекламных роликах – синтез облика гонщика и «морды» нового байка.

Издательство Silver выпустило официальную книгу «Дакар-2006», на 184 страницах которой нашли отражение основные моменты спортивной борьбы,

ХРОНИКИ СУПЕРРАЛЛИ

Издательство Silver выпустило официальную книгу «Дакар-2006», на 184 страницах которой нашли отражение основные моменты спортивной борьбы,



развернувшейся на 9000 километров последнего январского марафона. В красочном альбоме 350 фотографий. Заказать его можно на сайте www.silver-editions.com.

ФИНИШ БЕЗ ЦЕРЕМОНИЙ



Некоторые этапы чемпионата мира FIM по внедорожным ралли совпадают с календарем Кубка мира автомобильной федерации. Вместе делили маршрут и в гонке по Марокко.

Маршрут ORPI Марок-2006 петлял по восточным склонам хребтов Антиатласа и Высокого Атласа (протяженность – 2268 км). Триумфатор «Дакара» испанец Марк Кома (KTM Repsol) сразу рванул и оторвался на 4 мин. от Давида Кастё и более чем на 8 мин. от Сирила Депрэ (оба француза – из KTM Gauloises). Шансы на победу испанца Исидра Эстева (KTM Gauloises) рассеялись в полусотне километрах от старта – амортизатор его KTM не выдержал жесткого приземления. В категории «450» с большим преимуществом выиграл чилиец Франшишко Лопес (Honda).

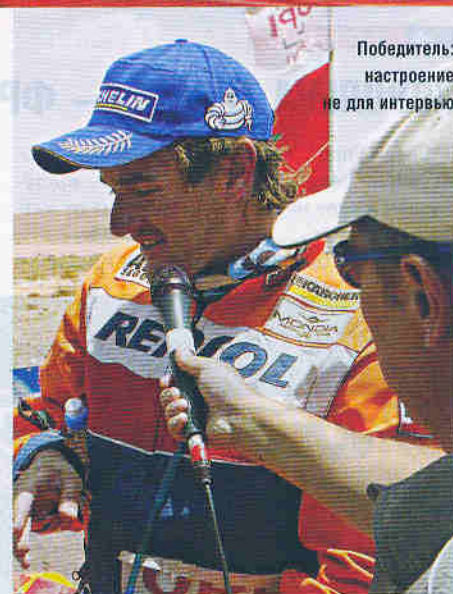
Тропа следующего СУ вывела караван ралли на плато до отметки 1 200 метров над уровнем моря. Этот этап остался за Депрэ, благодаря че-

му француз поднялся на вторую позицию в общем зачете, отставая на 4 мин. от Марка Комы и всего на секунду опережая Кастё. А вот Лопес на своей «малолитражной» Honda сотворил сенсацию – показал четвертый результат. Чемпион Чили по классическому мотокроссу, чемпион Южной Америки по суперкроссу, он обошел более мощные KTM заводских команд.

От Айн Бени Матар трасса повернула назад, на юг. В Эрфуд триумфатором вернулся Эстев, но лидером в общем зачете остался Кома. В категории «450» Лопес был вне конкуренции. На четвертый день пути Кома добавил еще 5 мин. к своему преимуществу и теперь опережал Депрэ почти на 13 мин. Предпоследний СУ, пересекавший шесть перевалов Высокого Атласа, один из которых на высоте 2600 метров над уровнем моря, считается самым красивым, но далеко не самым легким. Здесь Депрэ отыграл минуту у Комы, но всего одну.

Завершавшая гонку петля не изменила расклада сил. Однако победителям ралли Марку Кома (класс «орен»), Франшишко Лопесу («450») и Кристофу Деклерку (ATV, Yamaha Raptor, Франция) было не до праздни-

ка. На последнем СУ погиб Анри Мань, штурман испанского автогонщика Хуана Ромы (многие помнят, что он бывший мотогощик, в 2004 году выиграл «Дакар»). На въезде в деревню их Ражего налетел на бетонную стену, пилот не пострадал, а опынейший штурман, на счету которого 25 «Дакаров» и пять побед в Кубке мира, скончался на месте. Тут уже не до церемонии награждения... Тем не менее, борьба за чемпионский титул продолжится. Пятый этап – Rally dos Sertoes (Бразилия).



Победитель: настроение не для интервью



Марк Кома в деле



VIP гости соревнований

Классификация ORPI Марок

1 М. Кома; 2. С. Депрэ; 3. Д. Кастё; 4. И. Пухоль; 5. Ф. Лопес...

Чемпионат мира (после 4 этапов из 7)

«Орен»: 1. Д. Кастё – 84 очка; 2. М. Кома – 75; 3. И. Пухоль – 61; 4. П.-А. Уллевалсетер (Норвегия) – 51; 5. Ж. Вилломс (Испания) – 44...
«450»: 1. Ф. Лопес – 72; 2. Л. Лазар (Уругвай) – 72; 3. О. Полли (Италия) – 56; 4. Я. Кзашор (Польша) – 45; 5. С. Паоло (Италия) – 25...

Материалы рубрики «Спорт» подготовили:

Вадим АЛЕМБИКОВ, Анатолий ЛЕЛЬЕВР, Владимир ГРИШУНЬКИН, Наталья ЛЮБИМОВА, Евгений ГУСТОВ, Константин КОМКОВ.

Ведущий рубрики – Николай САМАРИН.

MOTOSERVICE 677-19-43
ARTMOTO 107-70-16
<http://www.artmoto.ru>

ВСЕ ВИДЫ РЕМОНТА

- Эвакуация
- Зимнее хранение
- Шиномонтаж
- Запчасти из Японии

Автомотоателье

Перетяжка, ремонт и изготовление мотосидений
и салонов автомобилей

543-58-22

Пошив и ремонт одежды, мотокомбинезонов из кожи

**МИРНЫЙ
 АТОМ
 MOTORSPORT**

Все для мотоспорта: одежда — мотокомбезы, кожаные и текстильные куртки, шлемы, запасные части, резина в наличии и на заказ, масла, одежда для мотокросса.

м. Автозаводская
 (495) 778-5185
 (495) 675-4337 доб. 203
<http://atom.bikeru>

NISIN

Тормозные системы, суппорты, колодки, ремкомплекты

АСЕБИ

Одежда для мотокросса

RACETECH

Одежда для мотоциклистов — куртки кожаные и текстильные, перчатки, защита

GOODRIDGE

Армированные тормозные шланги, фитинги

Louis auner

Оригинальные запчасти на заказ

**МОТОСАЛОН
 ХАРЛИ** TEL.: 109-4500
 258-9178

ЭКСКЛЮЗИВНАЯ МОТОТЕХНИКА
 В НАЛИЧИИ И НА ЗАКАЗ

BIKE KITS OT

ТЮНИНГ И СЕРВИС

HARLEY-DAVIDSON

TRIKES

ПРОКАТ

МОТОТУРИЗМ

WWW.MOTO-CENTER.RU WWW.HARLEY.RU

CARRERA moto
 МИНИ-МОТОЦИКЛЫ И АТВ
 ДЛЯ СПОРТА И РАЗВЛЕЧЕНИЙ



- 950 y.e.

900 y.e. -

- 600 y.e.

СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
 ЗАПЧАСТИ И ТЮНИНГ

ОТПРАВКА В РЕГИОНЫ

502-66-16

Москва, ул. Маломосковская д. 22 офис 2
WWW.MINIBIKE.RU



Скутеры Хонлинг -
 выбор всей семьи!



Дилер (розница) в Москве:
 Магазин Скутершоп
 Дмитровское ш., 62
 Тел.: 480-03-96, 960-98-69
[Http://www.scootershop.ru](http://www.scootershop.ru)

Официальное представительство корпорации Honling в Москве
 Опт. тел.: (495) 609-65-45, 226-56-48, [Http://www.honling.ru](http://www.honling.ru)

ЛЮСИНОВСКАЯ, 53

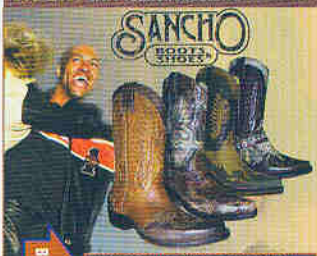


СКИДКА 25%
 НА ВСЮ КОЛЛЕКЦИЮ

ВЕЛОМИР

236-89-40

500-2467 www.sanchoboots.ru 771-1254



КАЖДОМУ ПОКУПАТЕЛЮ ОБУВИ
 «SANCHI» В ПОДАРОК
 ОРИГИНАЛЬНАЯ ФУТБОЛКА
 «ROCK EAGLE» СТОИМОСТЬЮ 500 руб

ТОЛЬКО В АРХИТЕ
 ТОРГОВЫЙ ЦЕНТР «ЭКСТРИМ»,
 ул. СМОЛЬНАЯ д. 63-6, 3-й ЭТАЖ,
 павильон И-32, от м. «Речной вокзал»
 бесплатная маршрутная такси.

МОТОВЕЗДЕХОДЫ
www.motorav.net



POLARIS

ARCTIC CAT

YAMAHA

Kawasaki

SUZUKI



АЛЬБАТРОС

ТК ЭКСТРИМ

Москва, улица Смольная,
 дом 636, павильон "Водный мир",
 тел./факс: (495) 780-32-19,
 780-32-78

ТВК "СПОРТ-ХИТ"

Москва, Сколковское шоссе,
 дом. 31, строение 1,
 тел./факс: (495) 937-45-76



Коллекционные модели

Мотоцикл Honda CRF450R 1:12
(сборная модель 39054)

Мотоцикл Kawasaki Ninja ZX-10R
1:12 (сборная модель 39055).
Цвета: зелёный, чёрный

Мотоцикл Ducatt 1:18
Desmosedici GP 2004 - (Loris
Capirossi) (сборная модель 39502)

Мотоцикл 1:18 Yamaha GP 2004
(сборная модель 39503)



КОД 00928 ЦЕНА 455 р.



КОД 00929 ЦЕНА 455 р.



КОД 00930 ЦЕНА 373 р.



КОД 00931 ЦЕНА 392 р.

Мотоцикл FLSTC Heritage
Softail Classic 1:18 (39767)

Мотоцикл VRSCA V-ROD 2002
1:18 (39792)

Мотоцикл Suzuki GSX 1300R
1:12 (сборная модель 39053).
Цвета: серый, голубой

Мотоцикл FLHRC Road King
Classic 1:18 (39750)



КОД 00933 ЦЕНА 385 р.



КОД 00934 ЦЕНА 385 р.



КОД 00927 ЦЕНА 455 р.



КОД 00932 ЦЕНА 385 р.

Наборы для отдыха и пикника

Несессер

Изделие из натуральной кожи имеет удобную ручку и содержит фляжку, складные стаканчики, нож многофункциональный, зажигалку и игру для походных условий «Три в одном» - это шашки, шахматы и нарды. Здорово!



КОД 00835 ЦЕНА 1886 р.

Набор «Рыбацкий»

Небольшой пластиковый кейс, весом не более 2-х кг, компактен и практичен. Внутри кейса - глубокие тарелки, половник, стаканы, ложки, вилки, нож, штопор. Угостить друзей в дороге ухой - теперь есть из чего!



КОД 00833 ЦЕНА 2635 р.

Набор «Автомобильный»

Выполняется в пластиковом кейсе, удобном для перевозки в транспорте. Отделка внутри натуральной кожей с художественной росписью придает кейсу определенный колорит. А укомплектованность термосом, фляжкой, ножами, столками, тарелками, мангалом с шампурами делает набор очень практичным изделием.



КОД 00832 ЦЕНА 8988 р.

Противоугонный замок для мотоциклетной техники BERKUT Модель: SV1000

- Замковая скоба из высокопрочного сплава (прочность 60 HRC)
- Ударостойкий корпус замка (максимальная сила воздействия 4500 Кгс)
- Встроенная сирена (громкость сигнала 100 дБ)
- Защита от электрошокового воздействия (до 200 000 В)
- Автономное питание (щелочная батарея 9 В)
- Светодиодная индикация
- Сверхсекретный замковый механизм S-Logic (20 000 000 комбинаций ключа)
- Система визуального контроля (LCD - пейджер)
- Рабочая радиочастота (FM-модуляция 434 МГц)
- Дальность приёма (до 700 м в условиях прямой видимости)
- Звуковое и вибрационное подтверждение

Комплект поставки:

- Противоугонный замок
- Брелок-пейджер
- Ключ 2 шт.
- Инструкция по эксплуатации
- Секретный код ключа



КОД 00876 ЦЕНА 4000 р.

При заказе наложенным платежом любым из перечисленных способов обязательно придерживайтесь следующего формата: ФИО получателя, точный почтовый адрес с индексом, код товара, наименование, количество экземпляров, цена за экземпляр. **ВАЖНО! Укажите в заказе источник информации - название и номер этого издания!** Отправьте заказ удобным вам способом.

• по почте : 105118, Москва, а/я 23, "За рулем" • по телефону: (495) 369-74-42

СДЕЛАЙТЕ ЗАКАЗ!

• по электронной почте: zrnp@novopost.com, katalog@tdzr.ru

СДЕЛАЙТЕ ЗАКАЗ!

Руководства по эксплуатации и ремонту мотоциклов

Тюнинг мотоциклов. Цветное руководство	Топливные системы мотоциклов	Мотоциклы. Уст-во и принцип действия	Электрооборудование мотоциклов	Каталог деталей мототехники. Взаимо-заменяемость.	Мотоцикл «Восход». Эксплуатация, ремонт.	Мотоциклы ИЖ «Планета», «Юпитер».	Мотоцикл ИЖ. Эксплуатация, ремонт, каталог деталей	Мотоцикл «Минск». Эксплуатация, ремонт	Мотоциклы «Урал», «Днепр». Эксплуатация и ремонт.
Код 00810 Цена 857 р.	Код 00390 Цена 526 р.	Код 00364 Цена 526 р.	Код 00389 Цена 144 р.	Код 00677 Цена 99 р.	Код 00361 Цена 95 р.	Код 00308 Цена 106 р.	Код 00382 Цена 95 р.	Код 00616 Цена 93 р.	Код 00366 Цена 93 р.
Мотоцикл «Урал». Цветной альбом. Устройство, эксплуатация, каталог.	Мотороллеры «Мурвей». Ремонт в дороге и в гараже.	Мопеды, мотовелосипеды. Двигатели Д4, Д5, Д6, Ш50, Ш51, Ш52, Ш57, В50, В501.	Мотоцикл «Ява» 250-350. Эксплуатация, ремонт, каталог деталей.	Мотоциклы «Ява» 350/638. Руководство по ремонту, каталог запчастей.	Скутеры 1993-2002. Конструкция, работа, обслуживание и ремонт.	Скутеры Yamaha JOG. Устройство, ТО, ремонт.	Скутеры Honda TACT & DIO. Устройство, ТО, ремонт.	Скутеры Honda LEAD. Устройство, ТО, ремонт.	Скутеры Suzuki SEPIA. Устройство, ТО, ремонт.
Код 00676 Цена 130 р.	Код 00680 Цена 100 р.	Код 00679 Цена 100 р.	Код 00363 Цена 102 р.	Код 00675 Цена 93 р.	Код 00674 Цена 450 р.	Код 00670 Цена 166 р.	Код 00671 Цена 179 р.	Код 00672 Цена 166 р.	Код 00276 Цена 166 р.

Литература по эксплуатации и ремонту лодочных моторов

Водомоты на базе подвесных лодочных моторов	Подвесные лодочные моторы «Ветерок», «Салют»	Подвесные лодочные моторы зарубежного производства	Подвесные лодочные моторы «Вихрь»-30 и «Нептун»-23.	Улучшение эксплуатационных характеристик «Вихрей»	Усовершенствование и ремонт моторов серии «Вихрь».	Усовершенствование и ремонт моторов «Нептун», «Москва»	Системы зажигания лодочных моторов	Как повысить скорость и экономичность моторов
Код 00684 Цена 123 р.	Код 00685 Цена 190 р.	Код 00686 Цена 130 р.	Код 00687 Цена 190 р.	Код 00688 Цена 130 р.	Код 00689 Цена 130 р.	Код 00690 Цена 130 р.	Код 00691 Цена 130 р.	Код 00692 Цена 130 р.

Экстремальное и познавательное видео на DVD - дисках - ВСЕ ПО 240 РУБЛЕЙ

Автоскандинавия. Вас ждут полезные советы и ответы на многие интересные вопросы, например: особенности дорожного движения в каждой стране, стоимость проживания в автокемпингах и множество другой полезной информации. Готовы? Наше путешествие начинается!	Автоевропа 1	Автоевропа 2	Фиолетовые шлемы. Самое безумное и смешное шоу от команды профессионалов	Мото 1. Море удовольствия от просмотра захватывающих гонок	Ад и рай на земле. Сумасшедшие парни летают на мотоциклах	На бешеной скорости. Самые захватывающие сюжеты о гонках на мотоциклах	Супермото. Бешеная скорость на ровных трассах и прыжки	Хаос на дорогах. Самые зрелищные столкновения машин и мотоциклов	Харли Дэвидсон. История легенды
Код 00956	Код 00954	Код 00955	Код 00696	Код 00702	Код 00591	Код 00594	Код 00596	Код 00597	Код 00600

Каталоги

Мир мотоциклов - 2006	Мир скутеров - 2006	Мир велосипедов - 2006	Экспертиза «За рулем» - 2006	Мир грузовиков - 2006	Тест - 2006	Мир автомобильной аудиотехники 2006	Мир автомобильной химии и косметики - 2006	Мир автомобильных масел и смазок - 2006	Мир автомобильных шин и колес - 2006
Код 00436 Цена 250 р.	Код 00438 Цена 250 р.	Код 00435 Цена 250 р.	Код 00413 Цена 250 р.	Код 00405 Цена 250 р.	Код 00437 Цена 250 р.	Код 00952 Цена 420 р.	Код 00251 Цена 350 р.	Код 00409 Цена 350 р.	Код 00268 Цена 350 р.

При заказе наложенным платежом любым из перечисленных способов обязательно придерживайтесь следующего формата: ФИО получателя, точный почтовый адрес с индексом, код товара, наименование, количество экземпляров, цена за экземпляр. **ВАЖНО! Укажите в заказе источник информации - название и номер этого издания!** Отправьте заказ удобным вам способом.

• по почте : 105118, Москва, а/я 23, «За рулем» • по телефону: (495) 369-74-42

СДЕЛАЙТЕ ЗАКАЗ!

• по электронной почте: zrnp@novopost.com, katalog@tdzr.ru

СДЕЛАЙТЕ ЗАКАЗ!

ЭЛИТНЫЕ МАСЛА из Испании

Санкт-Петербург
(812) 431-11-18,
interbike@mail.ru

партнеры
в мотоспорте





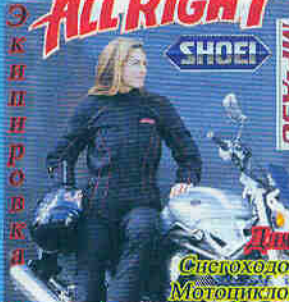

Москва (495) 504-84-04,
repsol-mos@inbox.ru

4T
SINTETICO
10W40

По каталогу

All Right

ЭКИПИРОВКА
SHOEI
M-ASU



Диск
Снегоходов
Мотоциклов

Запчасти, расходники, тюнинг
В наличии и под заказ

(495) 452-2205, 783-6517, 776-6273
www.avtofakop.ru ALFA-LKQ

МОТОСЕРВИС

- Комплексное обслуживание
- Ремонт
- Предварительная запись через интернет
- Тюнинг в наличии и на заказ

(495) 974-7222
(495) 974-7777
www.mototorg.ru
zapros@mototorg.ru
г. Москва, пр-т Мира, ВВЦ
Павильон №70 "Москва"



ПЛАНЕТА МОТО

МОСКВА

ЗАПЧАСТИ АКСЕССУАРЫ ЭКИПИРОВКА ТЮНИНГ СЕРВИС



ВСЕ, ЧТО ВАМ НУЖНО ДЛЯ ВСЕХ ВИДОВ ИМПОРТНОЙ МОТОТЕХНИКИ

Ул. Нижние Мневники, д. 62 (916) 694 74 74
Дмитровское шоссе, д. 98 (495) 777 38 93
СЕРВИС (916) 694 55 54
www.motoplanet.ru motoplanet@mail.ru

Отечественная мототехника

Продажа. Ремонт
Гарантия. Сервис
Запчасти. Аксессуары

Тел. (495) 509-2310,
485-5410, 360-4887
www.rusmotobike.ru



ПРОДАЖА
МОТОЦИКЛОВ
И ЗАПЧАСТЕЙ



ВЫБОР ЗАПЧАСТЕЙ
К РОССИЙСКИМ МОТОЦИКЛАМ
ЗАПЧАСТИ К ЯПОНСКИМ СКУТЕРАМ
Сокольническая пл., д. 9/2
(495) 518-28-08

OEM GENUINE PARTS & accessories



YAMAHA



HONDA



SUZUKI



Kawasaki

ПРИГЛАШАЕМ ДИЛЕРОВ



SEA-DOO

(495) 223-04-29, 225-95-54




Тел.: 8 (495) 680 0657; 680 3553
URALMOTORU



МОТОШКОЛА

ОБУЧЕНИЕ
от А до Я

(495) 728-20-85
www.prtmoto.ru

Подольск (495) 509-8389

Moto Clan



МОТОЦИКЛЫ,
ГИДРОЦИКЛЫ,
СНЕГОХОДЫ,
СКУТЕРЫ,
КВАДРАЦИКЛЫ

Москва (495) 778-5967
974-5222

Диагностико-компьютерный стенд "Дупо-jet",
ТЮНИНГ

Все виды
ремонтных и сервисных услуг

СВАРКА (АРГОН) Стапель, сварка (аргон), малярка, ТО.
МАГАЗИН ЗАПЧАСТЕЙ Эвакуация, зимнее хранение

e-mail: motoclan@list.ru e-mail: motoclan@mail.ru

СТАНДАРТ МОТОРС

Ремонт и ТО

МОТОЦИКЛЫ, СНЕГОХОДЫ, АТВ
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



YAMAHA

Мотоцентр на Дмитровке

- Вся техника Yamaha
- Мотоэкипировка и шлемы (Италия)
- Грандиозные скидки и подарки

906-92-98
Дмитровское шоссе, д. 89, ТРЦ "XL"
www.maximoto.ru

Приглашаем к сотрудничеству регионы (495) 980-55-82

www.minik.ru



МИНИ-байки
оптом и в розницу

запчасти
тюнинг
сервис



8 (495) 109-49-94, 8 (916) 670-99-25

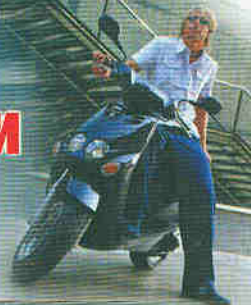
TOP TRACK MOTORS

салон надежной
и доступной
МОТОТЕХНИКИ

(495) 974-78-64

www.toptrack.ru

м. Савеловская, ул. Складочная, д. 5,
стр. 1, ТЦ "Столица", 1 этаж



МОТОМАГАЗИН **ФОКС** г. ВЛАДИВОСТОК ул. Мордовцева 8/4
тел./факс (4232) 222-356

МОТОЦИКЛЫ

РАСХОДНИКИ

СКУТЕРЫ

ЗАПЧАСТИ

СНЕГОХОДЫ

ЭКИПИРОВКА



WWW.MOTOFOKS.VTC.RU

Универсальная
мотошкола



Red Racing Group



Индивидуальные
и групповые программы
тренировок для
любого уровня подготовки

Детская школа

Организация соревнований
и специальных событий

Все виды техники для
обучения ("кросс", "эндуро",
"супермото", "шоссе", ATV)

г. Москва, ул. Крылатская д. 2, стр. 2 (на территории Гребного канала)
Тел.: (495) 721-83-21, 149-93-41; e-mail: info@rrgmoto.ru
Узнайте о нас больше: www.RRGmoto.ru

МОТОТЕХНИКА ИЗ ЯПОНИИ

Оптом и в розницу
Обслуживание
Ремонт любой
сложности

AVtomarka

540-06-36

542-36-00



www.avtomarka.ru
moto@avtomarka.ru



МОТОМАГАЗИН
на Авиамоторной 47
ПРЕДЛАГАЕТ

- Запчасти для отечественных и импортных мотоциклов
- Мотоодежда и аксессуары
- Пошив одежды из кожи
- Перетяжка автомотосидений
- Запчасти к скутерам
- Б/у запчасти к "японцам"
- Заказ деталей по каталогам

ул. Авиамоторная, 47, (495) 673 0691
e-mail: moto99rus@yandex.ru www.moto99rus.ru

МОТОСАЛОН

**HYPER
MOTO**

МОТОТЕХНИКА
из Америки

всегда в наличии
более 100 мотоциклов

- кредит
- страхование
- оформление



778-37-45 • 507-81-36

Москва, ул. Ферганская, 8, стр. 2

www.hypermoto.ru

ДИСКОНТНАЯ СИСТЕМА
КОМПАНИИ

VOCH

ПОДРОБНОСТИ НА САЙТЕ

WWW.MOTOKOLESA.RU

МОТОШИНЫ

МОНТАЖ

ВЫРЕЖИ И СЕМЕНЯИ НА ПЛАСТИКОВУЮ ДИСКОНТНУЮ КАРТУ

УЗНАЙ КАК ПОЛУЧИТЬ СКИДКУ

15%

* - СКИДКА РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ НА ТОВАРЫ И УСЛУГИ

Контакты: г. Москва, Варшавское шоссе, 132. Тел: 746-08-08; 226-44-12

ЦЕНЫ НА МОТОТЕХНИКУ

www.minim.com

Модель	Класс/ назначение	Двигатель (тактность, цилиндры, объем, см³)	Мощность, л.с.	Год выпуска	Цена	Салон, телефон
Мотоциклы						
Honda GL 1800 A6 Gold Wing	туризм	4-6-1832	118	2006	30490 \$	FK MOTORS (495) 777-48-00
Honda VTX 1300 C6	кастом	4-2-1312	75	2006	15990 \$	FK MOTORS (495) 777-48-00
Honda CBR 1000 R6 Fireblade	суперспорт	4-4-998	172	2006	19790 \$	FK MOTORS (495) 777-48-00
Honda CBR 600 RR 6	суперспорт	4-4-599	117	2006	15490 \$	FK MOTORS (495) 777-48-00
Honda FMX 650 F6	супермото	4-1-650	37	2006	9990 \$	FK MOTORS (495) 777-48-00
Honda 1100 XX	спорт-туризм	4-4-1137	152	2006	16990 \$	FK MOTORS (495) 777-48-00
Honda CBF 1000 F6	классик	4-4-998	98	2006	14890 \$	FK MOTORS (495) 777-48-00
Honda VFR 800 A6 ABS	спорт-туризм	4-4-782	109	2006	17990 \$	FK MOTORS (495) 777-48-00
Honda CBF 600 S6	классик	4-4-596	78	2006	13380 \$	FK MOTORS (495) 777-48-00
Honda CB 600 F6 Hornet	классик	4-4-599	97	2006	11990 \$	FK MOTORS (495) 777-48-00
Harley Davidson Sportster 883 Custom	чоппер	4-V2 45-883	54	2005	11500 € (кредит)	Harley Davidson Москва (495) 933-30-30
Harley Davidson Sportster 1200 Custom	чоппер	4-V2 45-1202	67	2005	14000 € (кредит)	Harley Davidson Москва (495) 933-30-30
Lifan LF 250	чоппер	4-2-250	16.3	2006	2700 \$	МОПЕДА.NET (495) 502-91-54
Jianshe/Yamaha JS 200/250 GY Enduro	эндуро	4-1-198/249	18/25	2006	от 1990 \$	WYP-MOTOR (495) 933-86-06
BMW K 1200 S	спорт	4-4-1157	167	2006	22 900 €	AVTODOM (495) 105-0-105
BMW K 1200 R	родстер	4-4-1157	160	2006	22 400 €	AVTODOM (495) 105-0-105
BMW K 1200 LT	туризм	4-2-1171	116	2006	27 800 €	AVTODOM (495) 105-0-105
BMW R 1200 GS	эндуро	4-2-1170	101	2006	17 500 €	AVTODOM (495) 105-0-105
Aprilia Caponord 1000	дорожный	4-2-998	98	2003	10990 \$	АВТОКОНЦЕПТ (495) 3-63-63-63
Aprilia Caponord 1000	дорожный	4-2-998	98	2004	11990 \$	АВТОКОНЦЕПТ (495) 3-63-63-63
Aprilia Pegaso 650 IE	дорожный	4-1-650	49	2003	8299 \$	АВТОКОНЦЕПТ (495) 3-63-63-63
Aprilia Pegaso 660	эндуро	4-1-660	50	2006	9769 \$	АВТОКОНЦЕПТ (495) 3-63-63-63
Yamaha YZF-R1	спорт	4-4-998	175	2006	555 350 руб.	АВТОКОНЦЕПТ (495) 3-63-63-63
Yamaha TDM 900	дорожный	4-2-900	86	2006	спецпредложение	АВТОКОНЦЕПТ (495) 3-63-63-63
Yamaha XJR 1300	дорожный	4-4-1300	106	2005	спецпредложение	АВТОКОНЦЕПТ (495) 3-63-63-63
Yamaha FZ1 N	дорожный	4-4-998	150	2006	382 800 руб.	АВТОКОНЦЕПТ (495) 3-63-63-63
Yamaha XV 1700 Warrior	кастом	4-2-1670	86	2006	597 400 руб.	АВТОКОНЦЕПТ (495) 3-63-63-63
Kawasaki ER 6 F	дорожный	4-2-650	72	2006	262 200 руб.	АВТОКОНЦЕПТ (495) 3-63-63-63
Moto Guzzi V11 Coppo	дорожный	4-2-1100	74	2005	17599 \$	АВТОКОНЦЕПТ (495) 3-63-63-63
Honda VTX 1300 C6	чоппер	4-2-1312	75	2006	спецпредл. 15990 \$	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda VT 750 C6 Shadow	чоппер	4-2-745	46	2006	спецпредл. 12190 \$	АОЯМА МОТОРС (495) 676-90-00
Honda CBR 1100 XX6 Super Blackbird	спорт-туризм	4-4-1137	152	2006	спецпредл. 16990 \$	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CBR 1000 RR6 Fireblade	суперспорт	4-4-998	172	2006	19790 \$	АОЯМА МОТОРС (495) 363-42-00
Honda CBR 600 RR6	суперспорт	4-4-599	117	2006	15490 \$	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CB 600 F6 Hornet	неоклассик	4-4-599	95	2006	спецпредл. 11990 \$	АОЯМА МОТОРС (495) 363-42-00
Honda FMX 650	эндуро	4-1-644	38	2006	спецпредл. 9990 \$	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
BM Street 200	дорожный	4-1-200	14.3	2006	2086 \$	БАЛТМОТОРС (495) 221-42-77
BM Classic 200	чоппер	4-1-200	14.3	2006	2448 \$	БАЛТМОТОРС (495) 221-42-77
BM Enduro 200	эндуро	4-1-200	14.3	2006	2323 \$	БАЛТМОТОРС (495) 221-42-77
Honda Valkyrie Rune	чоппер	6-2-1832	118	2004	38 000 \$	Евроспорт (495) 681-36-96
Honda VTX 1300 C6	чоппер	6-2-1312	75	2006	15 990 \$	Евроспорт (495) 681-00-94
Honda VT 750 C6 Shadow	чоппер	4-2-745	46	2006	12 190 \$	Евроспорт www.eurosport-motors.ru
Honda CBR 1000 RR6 Fireblade	суперспорт	4-4-998	172	2006	19 790 \$	Евроспорт (495) 681-36-96
Honda CBR 600 RR6	суперспорт	4-4-599	117	2006	15 490 \$	Евроспорт (495) 681-00-94
Honda CBR 600 RR Movistar	суперспорт	4-4-599	117	2006	15 990 \$	Евроспорт www.eurosport-motors.ru
Honda CBR 600 F	суперспорт	4-4-599	110	2006	13 190 \$	Евроспорт (495) 681-36-96
Honda CB 900 F6 Hornet	классик	4-4-919	110	2006	13 490 \$	Евроспорт (495) 681-00-94
Honda CB 600 F6 Hornet	классик	4-4-599	95	2006	11 990 \$	Евроспорт www.eurosport-motors.ru
Honda CBF 1000	неоклассик	4-4-998	97	2006	14 890 \$	Евроспорт (495) 681-36-96
Honda CBF 600 SA	неоклассик	4-4-599	77	2006	13 380 \$	Евроспорт (495) 681-00-94
Honda GL 1800 A Gold Wing	турист-люкс	6-2-1832	118	2006	30 490 \$	Евроспорт www.eurosport-motors.ru
Honda XL 1000 V Varadero	эндуро-турист	2-4-996	94	2006	17 490 \$	Евроспорт (495) 681-36-96
Honda FMX 650	фанмото	4-1-644	38	2006	9 900 \$	Евроспорт (495) 681-00-94

55- 29.07.

Jawa 350, 650	все модели	2-, 4-тактный	23/46,5	2006	от 85 000 руб.	МОТО-77 (495) 518-28-06
Yamaha YZF-R6	суперспорт	4-4-600	126	2006	374 100 руб.	мотосалон «Атриум» (495) 10-555-30
Yamaha FZ6 S	спорт	4-4-600	98	2006	298 700 руб.	мотосалон «Атриум» (495) 10-555-30
Yamaha XV 1700 PS	чоппер	4-2-1670	92	2006	597 400 руб.	мотосалон «Атриум» (495) 10-555-30
Yamaha YBR 125	туризм	4-1-125	10	2006	57 800 руб.	мотосалон «Атриум» (495) 10-555-30
ММВЗ Минск	дорожный	2-, 4-тактный	11	2006	от 24000 руб.	Отечественное мото (495) 485-54-10
Yamaha YZF R1	суперспорт	4-4-998	180	2006	549 550 руб.	РУБАЙКЕР (495) 933-78-30
Kawasaki ER 6f	неоклассик	4-2-649	-	2006	235 980 руб.	РУБАЙКЕР www.rubiker.ru
Kawasaki VN 900 b.Classic	чоппер	4-2-903	-	2006	327 100 руб.	РУБАЙКЕР (495) 933-78-30
Kawasaki Ninja ZX-10R	суперспорт	4-4-998	184	2006	493 200 руб.	РУБАЙКЕР www.rubiker.ru
Урал	все модели	4-2-745	45	2006	от 100 000 руб.	УРАЛ-PVC (495) 680-01-08

Скутеры

SACHS MadAss	мопед	4-1-50	2.72	2005	2300 \$	МОPEDA.NET www.moped.net
E-moto XJ 50 QT 5	скутер	2-1-50	2	2005	900 \$	МОPEDA.NET (495) 502-91-54
CPI Oliver/GTR 50/125/150	скутер	2/4-1-50/125/150	5/9/11	2005	от 1990 \$	WYP-MOTOR www.wyp-motor.ru
PGO PMX, T-REX, G-MAX	скутер	2-1-49	5	2006	от 2500 \$	WYP-MOTOR (495) 933-86-06
BM Smile	скутер	2-1-50	2.8	2006	727 \$	БАЛТМОТОРС (495) 221-42-77
BM Mint	скутер	2-1-50	2.8	2006	763 \$	БАЛТМОТОРС (495) 221-42-77
BM Joy	скутер	2-1-50	3	2006	928 \$	БАЛТМОТОРС (495) 221-42-77
BM Joy R	скутер	4-1-50	2.5	2006	1217 \$	БАЛТМОТОРС (495) 221-42-77
BM Joy S	скутер	2-1-50	4.5	2006	1223 \$	БАЛТМОТОРС (495) 221-42-77
BM Maxxy	скутер	4-1-125	8.4	2006	2184 \$	БАЛТМОТОРС (495) 221-42-77
BM Biwis	скутер	4-1-125	8.2	2006	1789 \$	БАЛТМОТОРС (495) 221-42-77
BM Style	скутер	2-1-50	2.8	2006	805 \$	БАЛТМОТОРС (495) 221-42-77
Китай	скутер	2-, 4-тактный	-	2006	от 19 900 руб.	Отечественное мото (495) 360-48-87
Yamaha BW'S 100	скутер	2-1-101	5.6	2006	88 160 руб.	РУБАЙКЕР (495) 933-78-30
Giantco Sprint 50	скутер	4-1-49	2.5	2005	30 500 руб.	РУБАЙКЕР www.rubiker.ru

Мотовездеходы (ATV)

Jianshe/Yamaha (4 WD) 250/400	утилитарный	4-1-250/400	18/25	2006	от 4700 \$	WYP-MOTOR (495) 933-86-06
AIE 4 Cross, Mag Max 50/100/200/275	спортивный	4-1-50/275	5/9/15/20	2006	от 2500 \$	WYP-MOTOR www.wyp-motor.ru
PGO BR 150/200/250	багги	4-1-150/200/250	12/15/18	2006	от 5500 \$	WYP-MOTOR (495) 933-86-06
Yamaha YFM 660 Grizzly	утилитарный	4-1-660	42	2006	368 300 руб.	АВТОКОНЦЕПТ (495) 3-63-63-63
Polaris ATP 500	утилитарный	4-1-499	32	2005	11900 \$	АВТОКОНЦЕПТ (495) 3-63-63-63
Honda TRX500FA6 Rubicon	утилитарный	4-1-499	27	2006	11990 \$	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda TRX400FA6 Rancher AT	универсальный	4-1-400	20	2006	10490 \$	АОЯМА МОТОРС (495) 363-42-00
Honda TRX350FE6	утилитарный	4-1-350	19.5	2006	9290 \$	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda TRX250EX6	спорт	4-1-250	17.5	2006	6490 \$	АОЯМА МОТОРС (495) 676-90-00
Honda TRX680FA6 Rincon	универсальный	4-1-675	-	2006	14490 \$	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
BM 80 ATV	спорт	4-1-80	7.5	2006	1949 \$	БАЛТМОТОРС (495) 221-42-77
BM 250 ATV	универсальный	4-1-250	17	2006	4943 \$	БАЛТМОТОРС (495) 221-42-77
BM 200 ATV	универсальный	4-1-200	14.3	2006	3622 \$	БАЛТМОТОРС (495) 221-42-77
Honda TRX 680 FA 6 Rincon	утилитарный	4-1-675	36	2006	14 490 \$	Евроспорт (495) 681-36-96
Honda TRX 500 FA 6 Rubicon	утилитарный	4-1-499	27	2006	11 990 \$	Евроспорт (495) 681-00-94
Bombardier Outlander XT 800	утилитарный	4-2-800	62	2005	15990 \$	мотосалон Атриум (495) 10-555-30
Bombardier Outlander MAX 400 XT	утилитарный	4-2-400	32	2006	13500 \$	мотосалон Атриум (495) 10-555-30
Bombardier Outlander MAX 800 XT	утилитарный	4-2-800	62	2006	17200 \$	мотосалон Атриум (495) 10-555-30
Yamaha Grizzly 660	утилитарный	4-1-660	52	2006	368 300 руб.	мотосалон Атриум (495) 10-555-30
Yamaha Rhino 660	утилитарный	4-1-660	52	2006	492 700 руб.	мотосалон Атриум (495) 10-555-30
Yamaha YFM 125 A	детский	4-1-125	12	2006	152 250 руб.	мотосалон Атриум (495) 10-555-30
Yamaha YFM 80 Grizzly	детский	4-1-79	6.3	2006	136 010 руб.	РУБАЙКЕР (495) 933-78-30
Yamaha Raptor YFM 350	спорт	4-1-348	-	2006	238 960 руб.	РУБАЙКЕР www.rubiker.ru
Kawasaki KVF 750 Prairie 4x4	утилитарный	2-4-633	42	2006	355 000 руб.	РУБАЙКЕР (495) 933-78-30

Лодочные моторы

Yamaha 4 ACMHS	-	2-1-83	4	2006	31 320 руб.	РУБАЙКЕР (495) 933-78-30
Yamaha F15 AMHS	-	4-2-323	15	2006	80 330 руб.	РУБАЙКЕР www.rubiker.ru

Снегоходы

Тайга в модификациях	утилитарный	2-2-500	43-50	2006	от 113 500 руб.	Русская механика (4855) 28-89-90
Буран в модификациях	утилитарный	2-2-640	34	2006	от 85 100 руб.	Русская механика www.russnegohod.ru
Буран	утилитарный	2-2-635	34	2006	от 92 500 руб.	САФАРИ-ПЛЮС (4852) 333-455
Тайга	утилитарный	2-2-500	45	2006	от 130 000 руб.	САФАРИ-ПЛЮС www.safari-plus.ru

МОСКОВСКАЯ ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ГАЗЕТА

ГАЗЕТА

ЭР

За рулем

Авто

Премьеры
Тесты
Сравнения



Автофиша

Все мероприятия,
связанные
с автомобилем, которые
будут проводиться
в Москве

МОСКВА

Выходит по понедельникам



Все о Toyota Camry

Новое поколение, родословная, тюнинг, кредит

ВНИМАНИЕ!
Конкурсы
Подарки
Призы

Подержанные автомобили, запчасти, аксессуары

Изучаем, сравниваем, советуем



Nissan Teana

Главный конкурент

Город

Условия по кредитам
Где лучше застраховаться
Лизинг

Городские автомобильные новости

Оперативная информация
по ремонту дорог, объезды, парковки

Рынок

Стоимость автомобиля,
его содержания, ста-
тистика неисправностей



**ТЮНИНГ: БЫСТРЕЕ, МОЩНЕЕ, ЯРЧЕ – ДЕЛАЕМ
САМИ ИЛИ НАМ ДЕЛАЮТ ПРОФЕССИОНАЛЫ**

ISSN 1819-8961 06003
9 771819 896009

в продаже с 10 июля

BALTMOTORS



Лучший в своем классе
четырёхтактный двигатель
125 куб.см., 7,9 л.с.



Полнопрофильная
резина 130/90-10

BIWIS 125

**НАСТОЯЩИЙ ВНЕДОРОЖНЫЙ СКУТЕР
ПО САМОЙ ЛУЧШЕЙ ЦЕНЕ**

Продажа и сервис у официальных дилеров по всей России

Москва: Балтмоторс 221-4277; Контур-Лада 525-6020, Велофорум 363-4936; Альметьевск: Мотосалон Рокер 236-961; Архангельск: Техносам 649-088; Барс 642-626; Астрахань: Колесо 501-001; Белгород: Мотосалон ХХХ 580-585; Брянск: Спортландия 688-992; Вел. Новгород: Титан-СН 772-103; Волгоград: Инко-Моторс 714-866; Вологда: Дружба 532-532; Воронеж: ЧП Карлов 205-081; Екатеринбург: Велком 369-3488; Уралторг 212-9080; Иваново: Мотовело 429-792; Ижевск: Салон Экстрим 511-109; Иркутск: Альпиндустрия 290-997; Йошкар-Ола: Мотосалон Yamaha 314-247; Казань: Акос 699-965; Калининград: Балтмоторс 570-001; Вестер 717-392; Киров: Мотор 277-777; Коломна: Мото-Вело 127-772; Краснодар: КубаньИжАвто 510-513; Темп-Авто 524-573; Домострой 210-0036; Красноярск: Экстрим 376-070; Лабинск: Мотовелотехника 345-66; Магнитогорск: Байк-М 404-383; Мурманск: МКТИ-холдинг 239-787; Набережные Челны: Олимпия 336-440; Нижний Новгород: Лада-Авто 635-30; Пигма-Авто 619-354; Новороссийск: Югморсервис 261-554; Новосибирск: Катерус 271-588; Омск: Леванд 167-740; Оренбург: Бирюза 339-945; Пермь: Техноспорт 195-433; Петрозаводск: Техно-Том 780-215; Ростов-на-Дону: ЭлектроМото 292-0330; Рязань: Твой Скутер 935-870; Самара: Моторика 169-818; Саратов: Садовый Мир 433-257; Санкт-Петербург: Велоалекс 331-0323; Импульс 323-1927; Мотовид 974-9310; Арсенал-Моторс 786-7779; Байк моторс 560-5521; Славянск-на-Кубани: Мотоблоки 996-59; Смоленск: Тремп 418-999; Советск: ЧП Высоцкий 34-677; ЧП Уласовец 33-271; Ставрополь: Автосалон HYUNDAI 390-000; Тольятти: Евромобиль 220-450; Тула: Тарлан 208-726; Тюмень: Хантер 495-851; Уфа: Дом и Сад 912-512; Булгар Моторс 319-000; Челябинск: Техно-Моторс 966-933; ТемпИнтерсервис 798-1121; Череповец: Интеравто Моторс 241-404; Чита: Мир приключений 352-525; Ярославль: Компания Барс 519-492

Калининград, Московский проспект, 182
Тел.: +7 (4012) 570001

E-mail: sales@baltmotors.ru
Веб-сайт: www.baltmotors.ru

ВСЕ И СРАЗУ!



Москва: Можайское шоссе, 1,5 км от МКАД ☎ (495) 596-8100, 540-5900

ул. Космонавта Волкова, 10

Санкт-Петербург: Малоохтинский пр., 61 ☎ (812) 347-7772

ОПТОВЫЕ ПРОДАЖИ ☎ (495) 596-8536



- ✓ МОТОЦИКЛЫ
- ✓ СКУТЕРЫ
- ✓ ATV
- ✓ МИНИ-БАЙКИ



- ✓ ЭКИПИРОВКА
- ✓ АКСЕССУАРЫ
- ✓ ТЮНИНГ
- ✓ ЗАПЧАСТИ
- ✓ РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ



- ✓ ГАРАНТИЙНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
- ✓ СЕРВИС
- ✓ МОТОТЕХНИКА В КРЕДИТ
- ✓ МОТОШКОЛА
- ✓ ОПТОВЫЕ ПРОДАЖИ



www.bikeland.ru

Приглашаем к сотрудничеству региональных представителей.

НАШИ ПАРТНЕРЫ: Архангельск: Барс (8182) 64-22-46; Екатеринбург: Лига Моторов (343) 256-96-56; Мото-Хит (343) 263-75-60, 263-75-61; Беркут (343) 245-54-71, 372-82-45; Казань: ЭлитMotors (843) 518-8899, 523-7323; Краснодар: Техно-Спорт (861) 215-9791; Красноярск: FanBike (3912) 68-75-75; Новосибирск: Планета Мото (3832) 52-67-23, 46-52-52; Тольятти: Джей-Ти (8482) 75-13-73; Мото Life (8482) 228-405, 767-902; Уфа: Машина (3472) 74-20-56; Челябинск: Бомбардир (351) 237-29-83; Сатка, Челябинская обл.: Кентавр (35161) 3-26-54, 3-21-31; Ярославль: МотоВояж (0852) 45-92-69, 45-97-09.