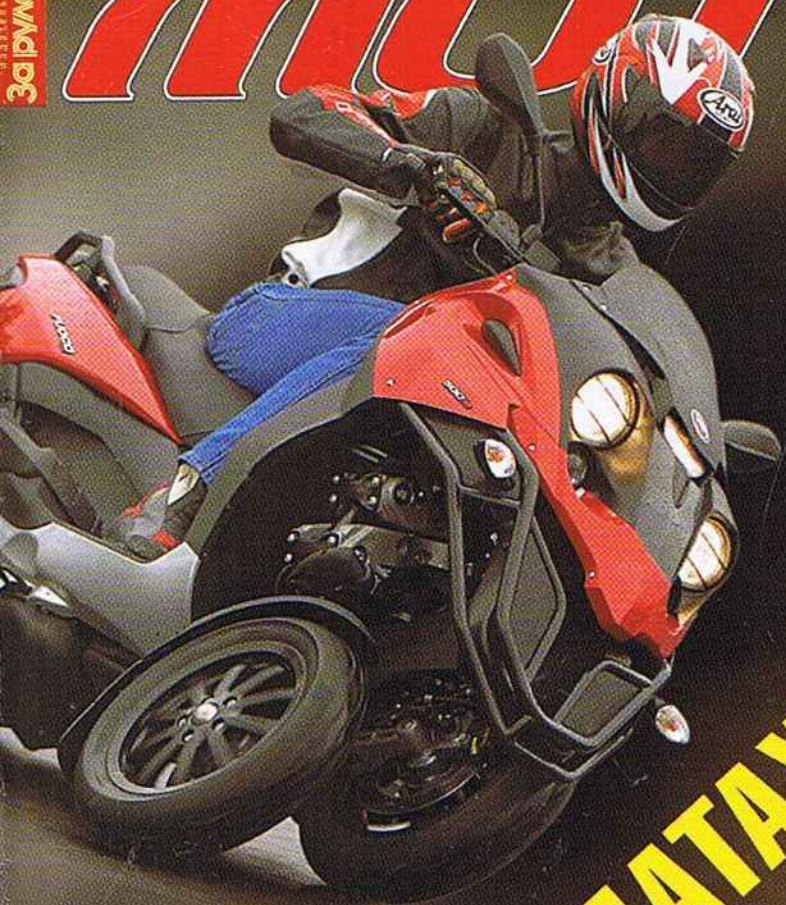


ИЮНЬ 2007

30 рублей

# МОТОЦИКЛ ЖИЗНИ



**ПРОДАЮТСЯ ИГРУШКИ  
ДЛЯ КРЕЗОВ!  
ВОСТОЧНО-ЗАПАДНАЯ ВОЛНА.  
НОВЫЕ БРЕНДЫ  
НА МОТОРЫНКЕ  
ТЮНИНГ-УЗЛЫ  
ДЛЯ СПОРТИВНЫХ ATV:  
НЕИЗВЕСТНЫЕ, НО КРУТЫЕ  
С ДВИЖКА «УДАВКУ»  
СНИМИТЕ – И ЛЕТИТЕ**

## 3x1 ЦИФИРЬ ЭПАТАЖА 312

GILERA FUOCO

MV AGUSTA F4R



**ПАДОНКИ И «ЛЕНИН»: 5 и 12 ПО ФОРМУЛЕ 3x2**

**ТОП-10 УДВОИЛИ!**

**КАК 3 СТАЛО 4**

ISSN 0869-5628 07006  
9 770869 562001



# М. МОТОСАЛОН

# MR. МОТО

МОТОЦИКЛЫ НОВЫЕ И Б/У, ШИРОКИЙ АССОРТИМЕНТ

www.mr-moto.ru  
 mrmoto@mail.ru  
 ул. Вербоная д. 2  
 тел.: (812) 304-4708 304-7104  
 e-mail: mrd@peter-bike.spb.ru  
 www.peter-bike.spb.ru



HONDA  
 SUZUKI  
 YAMAHA  
 KAWASAKI

BUELL  
 APRILIA  
 HARLEY  
 DAVIDSON

**МОСКВА**  
 ул. Эйзенштейна, д. 1, (ст. м. «ВДНХ»), подземная  
 авто-ка возле п-ка «Рабочий и колхозница»  
 Тел.: (495) 181-2028, 181-4255, 181-2911 Тел./факс: (495) 187-6334  
 Дополнительный телефон отдела запчастей: 8 (906) 769-7114  
 ул. Нижние Мневники, строение 110, «Бочка» на территории Байк-центра, телефон 8 (909) 988-18-25

**КОЛОДКИ**  
  
**Vesrah**  
**NISIN**

**САЛЬНИКИ  
 ФИЛЬТРЫ**  
  
**Vesrah**

**АМОРТИЗАТОРЫ**  
  
**YSS**  
 RACING

**ЦЕПИ**  
  
**EK**  
 CHAINS

**ШЛЕМЫ  
 И ОДЕЖДА**  
  
**uvex**

**МАСЛА**  
  
**IPONE**

**АККУМУ-  
 ЛЯТОРЫ**  
  
**YUASA**

**РЕЗИНА**  
  
**DUNLOP**  
**KEL**  
 KINGS TIRE

список наших представителей смотрите на сайте [www.mr-moto.ru](http://www.mr-moto.ru)





# Скоро открытие салона МОТОЭКИПИРОВКИ и аксессуаров

## SPIDI на СМОТРОВОЙ

Там, где тебе удобно!



ЗАО "Панавто Ко" - эксклюзивный дистрибьютор Arai, X-Lite, Spidi, Xpd, Nolan, Grex, Sidi

ЗАО "Панавто Ко", 2-я Звенигородская, 13, тел.: (495) 974-13-22, 783-75-06, [www.acspanavto.ru](http://www.acspanavto.ru)

г. Санкт-Петербург, Лахтинский пр-т, д. 2, к. 1  
г. Санкт-Петербург, Московский пр-т, д. 79  
г. Санкт-Петербург, Левашовский пр-т, д. 13  
г. Воронеж, ул. Героев Стратосферы, д. 13  
г. Н.Новгород, Московское ш., д. 132  
г. Н.Новгород, ул. Белинского, д. 100  
г. Волгоград, ул. Менделеева, д. 2026  
г. Самара, ул. Максима Горького, д. 78  
г. Новосибирск, Красный пр-т, д. 220/2  
г. Новокузнецк, ул. Кирова, д. 52  
г. Барнаул, пр. Ленина, д. 154  
г. Кемерово, ул. 9 Января, д. 10  
г. Казань, пр-т Победы, д. 206

(812) 334-40-87  
(812) 388-94-39  
(812) 702-11-70  
(0732) 49-41-68  
(8312) 79-40-50  
(8312) 78-44-47  
(8442) 917-947  
(846) 310-98-90  
(3832) 10-62-64  
(3843) 77-58-77  
(3852) 39-27-79  
(3842) 28-77-39  
(843) 276-87-89

г. Казань, пр-т Ибрагимова, д. 63  
г. Тюмень, ул. Широкая, д. 43а  
г. Тюмень, ул. Перекопская, д. 4а  
г. Ростов-на-Дону, ул. Вятская, д. 116/3  
г. Ростов-на-Дону, ул. Доватора, д. 215  
г. Ростов-на-Дону, ул. Пойменная, д. 1г  
г. Анапа, ул. Чехова, д. 1а  
г. Краснодар, ул. Уральская, д. 89/2  
г. Новороссийск, Мысхакское ш., д. 50/18  
г. Астрахань, пл. Свободы, д. 45/1а  
г. Ставрополь, ул. Доваторцев, д. 60  
г. Сочи, ул. Донская, д. 108

(843) 523-68-30  
(3452) 313-686  
(3452) 46-43-47  
(863) 292-74-30  
(863) 220-96-47  
(863) 236-29-68  
(86133) 3-82-72  
(861) 232-41-74  
(8617) 710-409  
(8512) 444-293  
(8652) 77-99-70  
(8622) 553-709

На правах рекламы



# Новая ступень эволюции МОТОВЕЗДЕХОДОВ



**BRANDT**

Эксклюзивный дистрибьютор Polaris в России

Москва: «АТЛАНТ СЕРВИС» (495) 794-4010; «АЛЬБАТРОС» (495) 780-3219; «АМИТАР» (495) 548-8627; «МОТОЛЕГИОН» (495) 745-8668; «АКВА МОТОРС» (495) 795-1414; «СПОРТТЕХНОМАРКЕТ» (495) 781-8416; FORCE-MARINE (495) 505-0188; Санкт-Петербург: «МОТОЦЕНТР» (812) 329-1521; «ХОНДАЦЕНТР» (812) 449-4140; Алматы: «КОРГАН ЦЕНТР» (3272) 792-566; Альметьевск: САЛОН «РАЗГУЛЯЙ» (8553) 371-331; Архангельск: «БАРС» (8182) 642-626; Барнаул: МОТОСАЛОН «КАСКАД» (3852) 361-232; Екатеринбург: ТД «СПОРТ» (343) 310-7457; «МУЖСКИЕ ИГРУШКИ» (343) 369-9001; «ЛАВИНА» (343) 212-13-80; Ижевск: САЛОН «ЭКСТРИМ» (3412) 511-109; Казань: «ЭЛИТМОТОРС» (843) 523-7323; Кандалакша: «РОКАН» (815-33) 943-63; Кемерово: «БРАНДТ КЕМЕРОВО» (3842) 440-944; Кострома: АВТОЦЕНТР «АВТОМИР» (4942) 620-920





**POLARIS®**



**Polaris** создал первый квадроцикл 30 лет назад и продолжает двигаться вперед.  
В отличие от аутсайдеров, существующих на рынке только 5 лет  
и заявляющих, что вершина эволюции уже достигнута.

**Новый RZR. Скоро в России.**

тел.(812) 449 14 30

[www.brandtpolaris.ru](http://www.brandtpolaris.ru)

Реклама

Краснодар: «ТЕХНО-СПОРТ» (861) 215-9791; Красноярск: «НИКСС-СЕРВИС» (3912) 903-624; «СИБИРЬ» (3912) 520-853; Липецк: «ИП КРАПИВИН» (4742) 773-775; Магнитогорск: «АВТОПУНКТ» (3519) 301-561; Минск: «СКАНЛИНК» (10-37517) 299-9090; Мурманск: «ТЕХНОСПОРТ-ЦЕНТР» (8152) 274 900; Нижний Новгород: «МИР РЫБОЛОВА» (8312) 413-762; Новокузнецк: «КУЗНЕЦКИЕ МОТОРЫ» (3843) 367-772; Новосибирск: «МОТОСПОРТ» (383) 343-3788; Новый Уренгой: «ИП ЯДРИХИНСКАЯ» (3452) 629-572; Норильск: «ЕВЛАШ» (3919) 461-195; Омск: «ЛЕВАНД» (3812) 765-745; Петрозаводск: «БАТЯ» (8142) 771-577; Ростов-на-Дону: «ПЛАЗА МОТОРС» (863) 219-35-20; Сургут: «РОКОТМОТО» (3462) 262-877; Тольятти: «КЛЕВОЕ МЕСТО» (8482) 517-020; Уфа: «УФАМАРИН» (347) 292-12-06; Челябинск: «МИР УВЛЕЧЕНИЙ» (351) 262-6565





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. отд.)

**Испытания**

Лев ГАРЯЕВ

**Эксплуатация, экспертиза**

Борис ДАХНОВСКИЙ

Дмитрий ВЕРИЧЕВ

**Мотоциклетная жизнь**

Антон ВЛАСОВ

**Безопасность, туризм, спорт**

Николай САМАРИН

**Оформление**

Лидия ПАЗАРЕВА (зав. отд.)

Наталья ДОЛГАЯ (дизайн)

Ольга КЛАДОВИКОВА (верстка)

Дмитрий ТЮРИН (фотокор)

**Корректур**

Татьяна КАРАГОДИНА

**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, –  
собственность 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 Ruļiom» 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», 2007

Внимание 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.



стр. 24 Формально – круизеры

**ТЕХНИКА**

- 8, 47** **Новости**
- 10** **Премьер-тест**  
Порвать соперников на тряпочки
- 18** **Скутер-трайк, формула 3х1**  
Gilera Fuoco 500ie, макси-скутер
- 24** **Секонд-тест**  
Мера времени: круизер  
Honda VTX1300S3,  
Kawasaki VN1500 Drifter, круизеры
- 36** **Секонд-тест**  
Две ноги на трех «ногах»...  
Honda Gyro X, скутер
- 40** **Тюнинг-тест**  
Потенциал икс-функции  
Yamaha YFZ450, спортивный ATV,  
тюнингованный
- 46** **Досье покупателя**  
Сахарный. Выбери ударение  
Yamaha XTZ750 Super Tenere, эндуро
- 48** **Желтые страницы**  
**Встречайте!**  
Восточно-западная волна  
Новички на моторынке. Обзор

- 54** **Тест**  
Что за сладость – «золотые пчелы»?  
TGB 101r, TGB 101s, скутеры (Тайвань)
- 58** **Шоу-парадиз**  
Шо, опять?!  
Moto Park 2007 в Москве
- 62** **Зрелище!**  
Для «китайцев» входа нет  
Super Car & Bike 2007

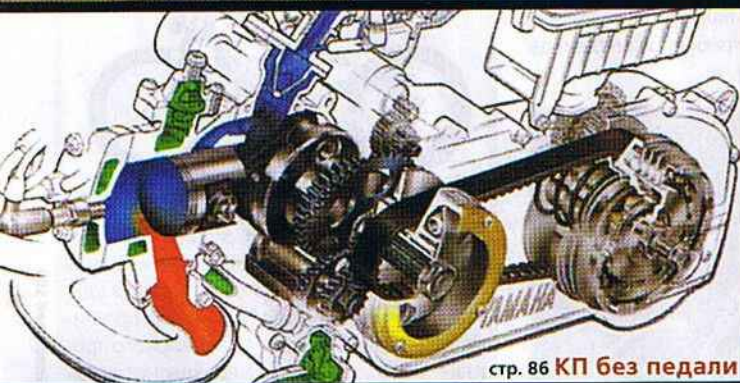
стр. 104 Мстить или не мстить?







стр. 58 Два мотшоу – хорошо?



стр. 86 КП без педали



стр. 54 «Пчела» из Тайваня



стр. 95 Узбайкеры

## МОДЕЛИ:

MV Agusta F4R 312,  
спортбайк, стр. 10

Gilera Fuoco,  
3-колесный  
скутер, стр. 18

Honda VTX1300S3,  
круизер, стр. 24

Kawasaki VN1500  
Drifter,  
круизер, стр. 24

Honda Gyro X,  
3-колесный  
скутер, стр. 36

Yamaha YF2450,  
тюнингованный,  
стр. 40

Yamaha XTZ750  
Super Tenere,  
двойного  
назначения, стр. 46

TGB 101r,  
скутер, стр. 54

TGB 101s,  
скутер, стр. 54



стр. 110 Знаки спидвея



стр. 102 Иных уж нет...

64

### Tech-art

Дранг нах вест!  
Чемпионат Европы  
по кастомайзингу

78

### Рождение жанра

Три лучше, чем четыре?  
Мотовездеходы

86

### Know-how

Доверять ли автомату?  
Автоматические трансмиссии (часть 2)

## МОТОКЛУБ

94

### Клуб-инфо

Шуты выше королей  
«Падонки Масквы»

95

### Вне запрета

Гостеприимный Узбекистан  
Сибиряки круто выступили  
Ретро-выставку устроили  
байкеры Тюмени

96

Для сочинителей и драйверов  
Скутер-фестиваль в Краснодаре  
Поедь и увидь!  
Зрелища, акции в июне-июле

## РЕМЗОНА

98

### Ремзона

Переобувка взрывом  
Как покрышку заменить и не повредить

100

### Тюнинг

Сбросить удавку!  
Аккуратно устраните рестрикторы

102

### Сделано в СССР

Оплот строителей коммунизма  
Выходец из прошлой эпохи

## СПОРТ

104

### MotoGP

Страсти на треке & мордасти вне  
WSBK, шоссейно-кольцевые гонки,  
кросс, триал

106

### Ралли-рейд

«Падонки» взломали Сахару  
Клуб «выступил» на Tunisie Optic-2000

110

### Хобби

Спидвей-фаны  
Пожизненное увлечение –  
собирать значки

120

### Цены на мототехнику

стр. 106 Бьяджи «поднялся»





## ТЫ САМ-ТО НЕ ДУРАК ЛИ?

Компьютерная корпорация Intel, как это сейчас модно в Америке, обратилась к кастомайзерам с просьбой построить чоппер в честь своего 30-летия. Контору заказчик выбрал самую что ни на есть гламурную и раскрученную. Юбиляр получил вполне традиционный, «мэйнстримовский» кастом, интересный разве что тем, что к его созданию и сам приложил усилия. Во-первых, мотоцикл спроектирован с помощью компьютеров на новейших интеловских 4-ядерных процессорах. Во-вторых, он оснащен

уникальным бортовым компьютером, который не только отвечает за работу двигателя, но и служит панелью приборов, мобильным телефоном и развлекательным медиа-центром с аудио и видео (чтобы наслаждаться всем этим на ходу, водителю придется встроить и в себя 4-ядерный процессор). У кастома нет даже зеркал заднего вида: картинка, которую «рисует» видеокамера, выводится на дисплей бортового компьютера. Нет и ключа зажигания: машина опознает хозяина по отпечатку пальца... По логике, перед поездкой она потребует от владельца еще и сдачи теста на IQ. ■



Фото Intel Corporation

## ПО ЭТАЖАМ!

Новый вид мотоспорта зародился в Западной Европе – гонки в многоэтажных парковках. Правила этих, как их называли, «соревнований для джентльменов» вывешены на сайте [www.aratio.nl/good-speed500](http://www.aratio.nl/good-speed500). Устроители надеются в нынешнем году провести серию «паркинг-ралли».

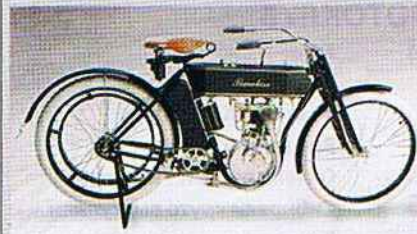


И даже создали для них специальную модель – Goodspeed 500, она с 450-кубовым мотором от эндуро. Мотоциклы будут сдавать участникам в аренду. В мечтах организаторов серии добиться ее всемирного признания и чтобы мировая популярность вынудила развернуть масштабное производство мотоциклов для гонок по этажам. ■

Фото Goodspeed 500

## СЛОВНО НЕ БЫЛО СТА ЛЕТ

«Коготок увяз – всей птичке пропасть...» Справедливость этого изречения на своей шкуре почувствовал Майк Хэнлон из американской компании Mean Street Products. Основной профиль фирмы – производство деталей и узлов для кастомов. Но вот однажды поступил заказ на изготовление головки цилиндра для антикварного Harley-Davidson образца 1910 года. Работу выполнили в срок, с высочайшим качеством – и новые заказы от владельцев старинных мотоциклов не заставили себя ждать. Хэнлон сам того не заметил, как увяз в увлечении мотоантиквариатом. Да вот незадача: он привык доверять только тому, что сделал собственными руками. Тогда и родился проект Timeless Motor Company – изготовление копий старинных мотоциклов. За образец серии принял тот самый Harley-Davidson 1910 года – одноцилиндровую модель, прозванную сто лет назад за скромную окраску



и бесшумность хода Silent Gray Fellow – «Бесшумный серый приятель». Приобщение к истории стоит совсем не дорого: Майк продает копии по \$10 995, а трековые версии на \$1000 дешевле. ■

Фото Timeless Motor Company

## ЭНДУРО? НЕДУРНО!

Слухи о 450-кубовом спортивном эндуро BMW (см. «Мото», № 5-2007) получили официальное подтверждение. Перед вами – «фирменное» фото новой машины, на которой будет выступать заводская команда. К сожалению, вся другая информация о новинке засекречена. Представители концерна раскрыли только один факт: в конструкции мотоцикла столько новшеств, что немецкие инженеры получили несколько патентов. Зато не тайна – состав команды: Саша Экерт, чемпион Германии по эндуро, и еще более титулованный Жозель Сметс, 5-кратный чемпион мира по мотокроссу.

Как и в прошлом году, первым раскрыл сведения о спортивных мотоциклах образца следующего, 2008 года KTM. Инженеры



450-кубовый спортивный эндуро BMW.

компании полностью «перелопатили» линейку спортивных эндуро. У мотоциклов – новые трубы рамы, переработанные маятники задней подвески, облегченные колеса. KTM – одна из немногих компаний, которая продолжает совершенствовать «бесперспективные» 2-тактные моторы. Вот и в новом сезоне у всех моделей модифицированные картеры и системы зажигания, у 125-кубовой машины – новый поршень, у 300-кубовой – цилиндр и коленвал. И все же главная новость – 4-тактные двигатели нового поколения XC4 рабочим объемом 450 и 530 см<sup>3</sup>. В них теперь головка цилиндра не с двумя, как прежде, а с одним распредвалом. Новые силовые агрегаты компактнее и легче предшественников. ■

Фото BMW, KTM

KTM образца 2008 года.





## ДВОЕ НА ЧЕТЫРЕХ

На нашем рынке начинают продажи мотовездехода Polaris Sportsman X2 800 EFI – пожалуй, самого «навороченного» представителя этого класса мототехники. Если в прошлом сезоне 2-местная серия X2 располагала лишь 500-кубовым 1-цилиндровым двигателем, то у новинки 760-кубовый двухцилиндровый агрегат. Он сблокирован с клиноременным вариатором, оборудованным системой торможения двигателем EBS. Кроме того, в мотовездеходе дополнительная система торможения на спуске ADC. Внушает уважение и ходовая часть машины: передняя подвеска типа McPherson с ходами колес 208 мм, независимая задняя подвеска с прогрессивной характеристикой и стабилизатором (ход ко-



Фото Polaris

лес 216 мм). Передний багажник грузоподъемностью 41 кг сделан запираемым, задний кузов на 182 кг – самосвального типа. Кроме того, ATV оборудован лебедкой с тяговым усилием 1200 кг. Квадрацикл способен буксировать и прицеп массой 680 кг. ■

канском Rat's Hole Custom Bike Show первое место в категории «Super Radical – более 1000 см³» занял мотоцикл Сэма Неме с двигателем Yamaha Road Star. Что тут скажешь: впечатляющая машина! Одна передняя вилка чего стоит... Кстати, в названии мотоцикла – Nehme'sis, которое звучит как имя древнегреческой богини мщения, Сэм обыграл свою фамилию Nehme. ■

## ПОД ЗНАКОМ МЕСТИ

Если среди тех круизеров, что ездят по улицам, японские марки явно преобладают, то на кастом-сцене расклад совсем иной: царят Harley-Davidson и его американские клоны. Но японские производители-пронеры проторили дорожку для своих моторов даже в этот элитарный мирок. На недавнем амери-

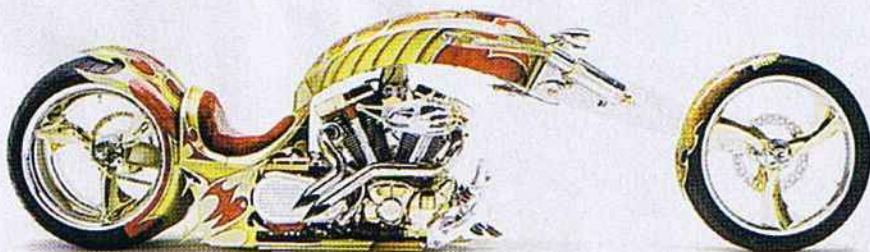


Фото Yamaha News

## ЖДИ ВЫБРОС «КУБИКОВ»

До официального дебюта новинок сезона-2008 еще несколько месяцев, но слухами земля уже сейчас полнится. И не только слухами, но и их подтверждениями: концерн Yamaha пообещал представить осенью долгожданный V-Max нового поколения.

Букет новинок покажут и европейские производители. С большой долей вероятности Arçilia покажет семейство мотоциклов с 1200-кубовым V-твином: родстер Shiver 1200 и пока безмянный гипермоторд, выполненный в стилистике модели SXV. А вот у нового спортбайка этой марки – 1200-кубовый мотор V4, представленный минувшей осенью. KTM готовит к производству городской Duke III с новым 690-кубовым двигателем. BMW уже продемонстрировал фото спортивного мотоцикла со 140-сильным оппозитом, который будет представлять марку в гонках

на выносливость. Дебют дорожной версии этой машины также намечен на осень.

Большие кубатуры любят и в Корее – Hyosung собирается «выстрелить» этой осенью 1000-кубовыми родстером Comet GT и круизером Aquila. ■



Фото BMW

## СОМЕВЕСК, PANNONIA!

Разве не помните хорошо известные в СССР мотоциклы марки Pannonia – их выпускали в Венгрии на комбинате Csepel с 1954 по 1975 годы? Очень много этих машин поступало в нашу страну. В самой Венгрии они тоже не забыты. Небольшая группа энтузиастов во



главе с Имре Мазло выкупила права на марку и в 2002 году основала компанию Pannonia Motors. Несколько лет ушло на подготовку, в этом году наконец стартует производство мотоциклов модели Pannonia TL. В Венгрии сосредоточены изготовление рам, сидел, нескольких других деталей и, разумеется, сборка, но основная масса компонентов, в том числе и 234-кубовый 2-цилиндровый 4-тактный двигатель мощностью 18,5 л.с., поступают из Китая. Поначалу энтузиасты надеются продавать по несколько сотен машин в год, пока только в Венгрии. ■

Фото Pannonia

## РАЗЪЯСНЯТ ЗНАТОКИ

Открылся новостной портал [www.extremegorodovoy.spb.ru](http://www.extremegorodovoy.spb.ru). Он посвящен экстремальной мототехнике для активного спорта и отдыха – снегоходам, мотовездеходам, гидроциклам, катерам и яхтам. Посетитель портала сможет узнать о соревнованиях, ассортименте торгующих этой техникой магазинов, потусоваться в форумах и разместить свои фото в специальной фотогалерее. Но самая ценная «фишка» – бесплатные он-лайн консультации, их дают специалисты компании Rosan – официального дилера концерна BRP. ■

<p><b>И - ИНДУСТРИЯ</b> <b>И - ИНДУСТРИЯ</b> <b>И - ИНДУСТРИЯ</b></p> <p>ИНДУСТРИЯ КАЧЕСТВА</p> <p>№ 14 (Ленинград) 8121 440-4444 8-800-290-66-30</p>	
<p><b>Городовой</b></p> <p>Информация</p> <p>Справка</p> <p>Оценки</p> <p>Промышленность</p>	<p>Справка</p> <p>Оценки</p> <p>Промышленность</p> <p>Информация</p> <p>Справка</p> <p>Оценки</p> <p>Промышленность</p>
<p>Техника (выпускается для)</p> <p>Лодки</p> <p>Мототехника</p> <p>Снегоходы</p> <p>Мотовездеходы</p> <p>Гидроциклы</p> <p>Катера</p> <p>Яхты</p>	
<p><b>ROSAN</b></p> <p>Новый лавовый фонд</p> <p>Клуб Любителей Экстремальной Мототехники</p> <p>Летние отпуски на Чилийском озере</p> <p>Клуб Сам Глоубера на Филиппинах</p>	

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



## MV AGUSTA F4R 312, спортбайк

Модельный год **2007** |  
Двигатель **998 см<sup>3</sup>** |  
Макс. мощность **183 л.с.** |  
Макс. скорость  
**312 км/ч** |  
Сухая масса **192 кг** |  
Ориентировочная цена  
(в Европе) **€21 100** |



Алан КАТКАРТ,  
Великобритания,  
фото Alex Photo



Итальянская MV Agusta откровенно эпатирует мнение мирового сообщества мотопроизводителей. Ведь всем известно, что ведущие компании пришли к соглашению не проектировать и не выпускать мотоциклы, которые были бы способны разогнаться свыше 300 км/час. Итальянцы мало того, что нарушили мораторий, но и с вызовом, иначе не скажешь, ввели в индекс своего нового спортбайка величину максимальной скорости «312». Эту цифру можно расценить и как показатель их неумяемого желания в предстоящих соревнованиях

# ПОРВАТЬ СОПЕРНИКОВ НА ТРЯПОЧКИ





MV AGUSTA F4R 312 –  
САМЫЙ БЫСТРЫЙ В МИРЕ  
СПОРТБАЙК.

Прошло ровно десять лет с тех пор, как на Миланском мотор-шоу мы увидели возрожденную MV Agusta – спортбайк F4 750, первую модель, созданную под крылом семьи Кастильони. Разработанная знаменитым конструктором Массимо Тамбурини (не зря получившим прозвище Мотоциклетный Микеланджело) машина восхитила нас и дизайном, и незаурядными техническими параметрами. 4-цилиндровый двигатель с радиальным расположением клапанов спроектировал Пьеро Феррари, сын знаменитого Энцо Феррари – отсюда и «F» в обозначении. Этот превосходный аппарат открыл новую эру в истории марки и заставил многих покупателей – отнюдь не одних только поклонников латинских байков – ухватиться за чековую книжку.

С тех пор минуло десять лет, и MV Agusta выпустила 35 000 мотоциклов, в том числе 20 000 в дебютировавшей в 2003 году 1000-кубовой версии (либо 910-кубовой – в виде стритфайтера Brutale). Мы давно уже простили компании и проволочку с продажами 750-кубовой версии (они начались лишь через несколько лет после дебюта), и вялую динамику, и устрашающую для спортбайка массу этой самой 750-ки... Все это уже история, а сегодня Клаудио Кастильони, босс фирмы, делает подарок к юбилею – самый быстроходный мотоцикл массового производства. Да, наклейка «312» на обтекателе – не пустая похвальба: мотоцикл действительно развил такую скорость на 12-километровом треке «Нардо» на юге Италии.

Признаться, когда я впервые услышал об этой модели и ее заявленной скорости, то подумал: ну вот, еще одна «супер-эксклюзивная серия» с заоблачным прайсом и дергано-форсированным мотором. Как же я был не прав! Во-первых, эта модификация – массового производства (в масштабах MV Agusta, разумеется): в этом году будет собрано 4000 машин, и эта модель сменит другую – F4 1000R. Во-вторых, цена для такого деликатеса вполне разумная: в Италии мотоцикл стоит 21 090 евро (включая 21-процентный местный налог), плюс 100 евро, если вы предпочтете 2-местный вариант. Это всего на 4% дороже, чем F4 1000R, и вполне сравнимо с менее быстроходным Ducati 1098S (20 990 евро). Что же до подозрения в дерганности, я снял их после устроенного для прессы теста на автодроме «Монца».





Секрет успеха «Монца» (слева) и «Монца» (справа)

Италия встретила нас ласково – проливным дождем. Что же, прекрасная возможность проверить то, что итальянцы называют *fruttabilita* – управляемость в любых возможных условиях: от первой шиканы, которую я проходил в туче брызг, до подсохших участков на выходе из «Лесмо 2» и «Параболики», где удавалось открывать полный газ. Поначалу было страшновато: шины *Pirelli Dragon Supercorsa Pro* никак не могли прогреться (в то утро градусник показывал всего 8°C). Но, отрегулировав подвески на «помягче» и чуть сбросив давление в шинах, начал вкатываться. И вскоре понял, что «312» – серьезный шаг вперед для *MV Agusta* в плане динамики вообще, а не только максимальной скорости.

Никогда я не входил в число поклонников модели *F4 1000R*: в стремлении угнаться за достижениями японских конкурентов итальянцы создали весьма импульсивную машину, с предрасположенностью к неожиданному резким подхватам – что не назовешь приятными чертами «характера» при езде на мокрой трассе. Более того: стремясь уложиться в экологические нормы Евро-3, они так «уронили» момент на средних оборотах, что ниже 7000 об/мин движок просто вянет. Но теперь главный двигателю компании Андреа Коджи и его парни сотворили

настоящее чудо: прибавив мотору 9 л.с., они в то же время сделали характеристику более линейной. И предсказуемой: теперь я, не опасаясь резких рычков, открывал газ в пике поворота и ощущал, что «середина», ранее провисавшая (в результате модернизаций, проведенных в угоду норм Евро-3), вернулась в мотоцикл во всем прежнем блеске! На 7000 об/мин подхват сохранился, однако он не столь устрашающ, как раньше. Вот только лампочка-блинкер на приборной панели уж очень осторожничала: она вспыхивала уже на 11 500 об/мин, тогда как ограничитель срабатывал (замечу, весьма мягко) только на 13 500 об/мин.

Эту линейность характеристики проверить на трассе «Монца» очень даже легко: после быстрой прямой перед боксами следует очень «медленная» шикана, после которой опять полностью открываешь газ. И проходишь ли шикану на низшей передаче на средних оборотах по сухой трассе или же двумя передачами «выше» и на минимальных оборотах по мокрому, – мотор весело раскручивается, не утомляя дерганьями. И он очень быстр. Я не разогнался даже до 300 км/ч, не говоря уж о максимальных 312, но 290 по спидометру несколько раз выжимал – при 12 000 об/мин и на высшей передаче. А потом резко оттормаживал

ся с переключением «вниз» через все передачи. Коробка работала превосходно: за всю тест-сессию ни одного перескока! (Хотя от спид-шифтера я бы не отказался.) Из-за мокрой трассы настройки были отрегулированы «по-мягкому», и мотоцикл сильно нагружал передок, когда я вовсю жал на тормоза *Brembo* с радиальными скобами (сменившими наконец 6-поршневые *Nissin*).

Итальянские тормоза очень чувствительны, с превосходной обратной связью. Но во время второй тест-сессии, на сухой трассе, когда я отрегулировал подвески жестче и попросил техников добавить давления в шинах, мотоцикл попытался приподнять заднее колесо при резком торможении на входе во вторую шикану. Но он не вышел из-под контроля – благодаря амортизатору *Sachs*, в котором специальный клапан увеличивает сопротивление отбоя при быстром перемещении поршня. Заднее колесо быстро вернулось на землю, и спортбайк ввинтился в поворот так, как надо. Даже не потребовалась помощь рулевого демпфера *Ohlins*. А ведь он выручил меня, когда чуть раньше на выходе из «медленной» первой шиканы я «открыл» газ на второй передаче, и мотоцикл встал на дыбы.

Система *EBS* (электронная система торможения двигателем) срабатывает



при резком сбросе газа и действует так же эффективно, как и тяжелое сцепление с пробуксовкой. Это одно из устройств, действие которого вы опознаете не по тому признаку, что мотоцикл начинает делать, а по тому, что он НЕ делает: не блокирует заднее колесо, когда вы сбрасываете газ с переключением на три передачи «вниз» на входе в медленную шикану. Работа системы сопровождается специфическим звуком – б-м-м-м – который возникает на 5000 об/мин, когда движок «спустится» с 12 000 об/мин.

В самой полной мере я оценил достоинства MV Agusta, когда чуток потеплело и трасса подсохла. «Зажав» подвеску, я смог позже оттормаживаться на входе в поворот – и не пришло противного ощущения, что байк вот-вот ляжет на бок или резина «подломится». Могучая 50-миллиметровая вилка Marzocchi уверенно «сглатывала» волны, «набитые» на асфальте трека тормозившими автомобилями. Легкие кованые колеса Brembo помогли мне перекладывать спортбайк на шиканах, хотя в целом MV Agusta с его консервативной геометрией (угол рулевой колонки 24,5° и вылет 104 мм) не слишком юркий мотоцикл. Зато как он стоит на длинных виражах – таких, как «Параболика»...



реклама

## УСПЕЙ КУПИТЬ ВЫГОДНО



CBR 600 RR7

- новый уровень комфорта
- новый уровень технологий

CB 600 FA HORNET



## ОТКРЫВАШКА ДЛЯ ГОРОДСКИХ ПРОБОК

VT 750 DC7 SHADOW SPIRIT

- стиль
- комфорт
- стабильность



Только тем, кто заключит договор и приобретет мотоцикл **летом 2007** (июнь-июль-август) !!!  
Вы получите первое ТО в подарок и скидки до 35% на мотозкипировку и аксессуары.

Подробности об акции можно узнать на сайте [www.aoyama.ru](http://www.aoyama.ru)

Вышеперечисленные льготы предоставляются только при предъявлении данного купона до 31 августа 2007 г.

## АОЯМА МОТОРС

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

Салон в Москве:

МКАД 48 км (внешняя сторона),  
ул. Домостроительная, д. 4 – тел.: (495) 363-42-00

Сервисный центр мототехники:

ул. Домостроительная, д. 4 – тел.: (495) 363-43-33



**ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА**

**ОБЩИЕ ДАННЫЕ**

Модель	MV Agusta F4R 312 (в скобках данные 2-местной модификации)
Модельный год	2007
Сухая масса, кг	192 (193)
Габариты, мм	2007x685
База, мм	1408
Высота по седлу, мм	810
Вылет, мм	103,8
Наклон рулевой колонки, град.	24,5
Объем бензобака/резерв, л	21/4

**ДВИГАТЕЛЬ**

Тип	4-цилиндровый, рядный, 4-тактный
ГРМ	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	998
Размерность, мм	76x55
Степень сжатия	13,1
Макс. мощность, л.с. при об/мин	183/12400
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	115/10000
Система питания	впрыск топлива
Охлаждение	жидкостное
Система запуска	электростартер

**ТРАНСМИССИЯ**

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

**ХОДОВАЯ ЧАСТЬ**

Рама	пространственная, стальные трубы + алюминиевые отливки
Передняя вилка	телескопическая, перевернутого типа
Диаметр труб, мм	50
Ход колеса, мм	129
Задняя подвеска	маятниковая, с прогрессивной характеристикой
Ход колеса, мм	120
Передний тормоз	2x320-мм диска, 4-поршневые радиальные скобы
Задний тормоз	210-мм диск, 4-поршневая скоба
Передняя шина	120/70ZR17
Задняя шина	190/55ZR17

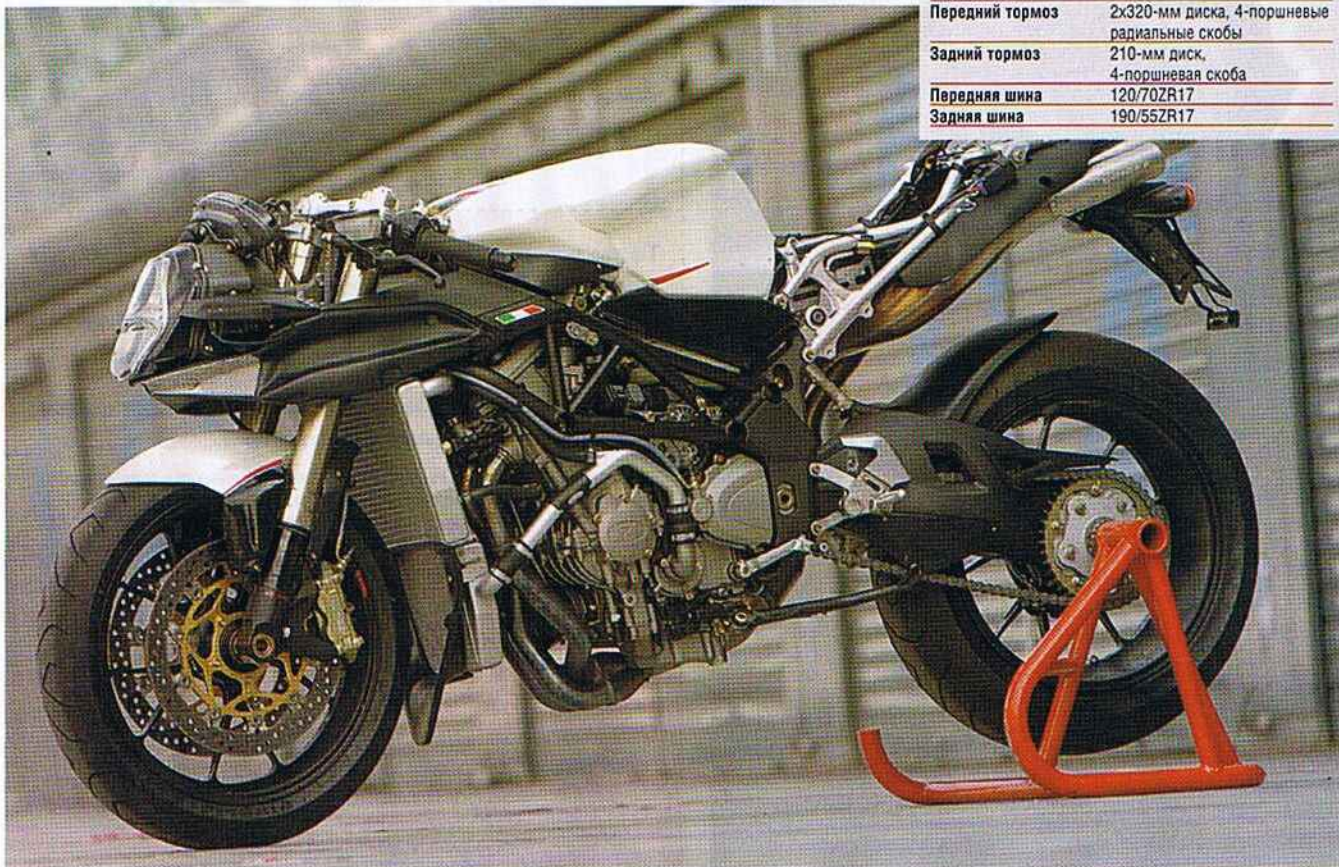


Конечно, заправить в поворот его труднее, чем, скажем, Yamaha R1, зато по траектории он идет – не собьешь. Шины Pirelli – удачная обувка для этого мотоцикла: они и на мокрой трассе продемонстрировали отличное сцепление (несмотря на редкий рисунок протектора), а на сухом покрытии – прямо-таки к нему приклеиваются.

Возьму на себя смелость утверждать, что «312» от MV Agusta – новая веха в развитии спортбайков. Ее признак – не только максимальная скорость (которую вряд ли кто-то из покупателей разовьет), и не только то, что Коджи и его ин-

женеры увеличили максимальную мощность. Они подняли ее во всем диапазоне оборотов, устранив досаждавший раньше «провал», возникший вследствие соблюдения Евро-3. В итоге – скоростной, энергичный и при этом вполне послушный спортбайк. А парни из команды Эральдо Феррачи, выступающие в AMA Superbike, и фирменная команда в Кубке FIM Superstock, нисколько не сомневаются, сумеют доказать его превосходство и на гоночных трассах. ❏

Перевод и литературная адаптация Александра ВОРОНЦОВА.





## АРХИТЕКТОР АНДРЕА

Если Массимо Тамбурини, возродивший из праха сначала Ducati, а потом и MV Agusta, – мотоциклетный Микеланджело, то главный конструктор компании Андреа Коджи – тот самый архитектор, который построил Сикстинскую капеллу, и в ней Тамбурини создает свои шедевры.

Коджи возглавлял разработку гоночных мотоциклов Sagiva в те славные годы, когда Джон Косински выигрывал на них Большие призы. С 1995 года, начав за три года до дебюта, он ведет проектирование и доводку мотора MV

Agusta. Кто лучше него самого объяснит, какие изменения внесены в конструкцию F4R 312?

– Проект родился в июле прошлого года, – рассказал Андреа. – Хотя наша F4 1000R и без того великолепно выступала в гонках Superstock, в которых мы побеждали японцев, не сложно было предположить, что в ближайшие пару лет японские компании шагнут далеко вперед. И решили поднять мощность базового спортбайка на такую высоту, чтобы соперники еще долго не могли бы нас достать. Дабы добавить лошадиных сил и обороты, основательно переработали головку цилиндров. Использовали клапаны из титанового сплава. До сих пор нас удерживала от этого шага их высокая стоимость – ведь цена мотоцикла для гонок Superstock не должна превышать 20 000 евро (без учета налогов). И вот мы нашли детали за приемлемую цену – в американской компании Del West, с нею мы уже сотрудничали еще при создании серии F4 CC.

Команда Коджи (в ней 85 инженеров, проектирующих новые MV Agusta и Husqvarna) занялась доводкой мотора. Заменяли стальные впускные клапаны титановыми. Вы скажете: ведь они чуть больше – диаметр тарелок увеличился с 29 до 30 мм. Так-то оно так, но они чуть ли не вдвое легче стальных: 17,8 г против прежних 30 г. Впускные клапаны диаметром 25 мм, как и прежде, из стали.

Геометрия камеры сгорания, продолжил объяснять Андреа, осталась такой же, за исключением изменений, которые пришлось внести из-за увеличившегося диаметра впускных клапанов. Зато новые распредвалы позволили значительно увеличить подъем клапанов: с 9,2 до 10,3 мм – для впускных и с 8,5 до 9,0 мм – для выпускных. Это очень большая разница для 4-цилиндрового мотора! Неизменной осталась и выпускная система из нержавеющей стали (выполненная по схеме «4-в-1-в-2-в-4») – с каталитическим нейтрализатором и знаменитым «органом Тамбурини» под седлом. И все же новые клапаны и распредвалы, вкупе с перенастройкой управляющей электроники позволили значительно поднять мощность: 183 л.с. при 12 400 об/мин – на 9 л.с. больше, чем у F4 1000R (174 л.с. при 11 800 об/мин). На 500 об/мин – до 13 500 возросли и предельные обороты двигателя. А вот крутящий момент сохранили неизменным: 115 Н·м при 10 000 об/мин. Показатель следует считать заслугой в свете жестких норм Евро-3.

В соответствии с увеличившимися в размерах впускными клапанами подняли и размер дросселей – с 46 до 48 мм, а длину впускных патрубков уменьшили на 10 мм. Каждый цилиндр обслуживает одна форсунка – она смонтирована непосредственно под дроссельной заслонкой. «Мы понимаем, какой потенциал заложен в переходе к двум форсункам, – говорит Коджи, – и давно уже работаем над такой системой. На нашем мотоцикле, предназначенном для гонок Superbike, она будет введена в конструкцию, но от применения ее на серийной продукции нас удерживает высокая цена». Бюджетные соображения помешали применить и изобретенный Тамбурини впускной патрубок переменной длины (скопи-



рованный, если помните, на Yamaha R1). Но в будущем на аппарате для Superbike он появится.

В остальном двигатель F4 остался неизменным: блок цилиндров Mahle с никасилевым покрытием, кованные японские поршни ART, обеспечивающие степень сжатия 13,1. MV не спешит переходить и на титановые шатуны. Коджи объясняет: «Наши стальные шатуны почти так же легки, как и сделанные из титана». Неизменной остается и трансмиссия – с 6-ступенчатой коробкой передач касетного типа. Работающее в масляной ванне многодисковое сцепление сохраняет традиционную конструкцию, поскольку функция предотвращения блоки-

ровки заднего колеса при торможении двигателем возложена на систему EBS. Она широко применяется на гоночных мотоциклах MotoGP, но в серии ее использует только MV Agusta. Контрольный узел Marelli ECU учитывает обороты двигателя, степень их снижения и открытие дросселя и дает команду на открытие перепускного клапана, встроенного во впускной тракт 2-го цилиндра.

– Мы разработали эту систему совместно с Marelli, – рассказал Коджи. – Поскольку у нашего двигателя очень высокая степень сжатия, то при сбросе газа возникал чаттер заднего колеса. Поначалу мы использовали сцепление с обратной пробуксовкой, однако оно оказалось слишком тяжелым, а когда мы замерили износ дисков после 24-часовой гонки в Ле-Мане, то просто ужаснулись. Поэтому и решили разработать систему с электронным управлением – без принудительного ограничения закрытия дросселя или слишком высоких оборотов холостого хода, как у некоторых производителей. Впервые испытали ее на 24-часовых гонках в Спа. Итог таков: на мокрой трассе, где торможение двигателем весьма критично, мы были на две секунды быстрее соперников. Предложили эту систему и покупателям, поскольку ее высокая эффективность подтверждена в гонках, мы можем гордиться тем, что в этом отношении MV Agusta на полшага впереди соперников.

Неизменным осталось и шасси – с рамой, сочетающей трубчатую стальную переднюю часть и литую алюминиевую заднюю. Фирменный «тамбуриневский» маятник – с консольным креплением колеса. Не изменились и база (1408 мм), и сухая масса (192 кг). Здесь, конечно, все удивится, поскольку вспомнят, что на «312» использованы новые более тяжелые узлы и детали. Да, но прибавку массы компенсировали применением магневых крышек распределительного механизма.

Спрашиваю собеседника: но ведь ваш новый спортбайк по-прежнему тяжелее аппаратов-конкурентов? Тот протестует:

– Мы взвешиваем мотоциклы по-честному – без бензина, масла в двигателе и охлаждающей жидкости. Не сливаем кислоту из батареи и масло из подвесок. Если подобным образом взвесить новую Yamaha R1, она окажется не намного легче. Посмотрите, как мы дерем соперников в гонках Superstock – и убедитесь, у кого соотношение мощность/масса лучше.

Не мог я не задать и такой вопрос: как мотоцикл получил свое имя? Действительно ли испытатель компании Фабрицио Латини развил на нем 312 км/ч?

– Вы будете смеяться, но до выезда на трек мы и не предполагали, что спортбайк настолько быстр, – отвечает Коджи. – Конечно, прибавка 9 л.с. что-то да значит, но не ожидали, что результат будет намного выше потолка, заявленного для модели F4 1000 – 303 км/ч. Первый же заезд поразил: машина была искрометно быстрой! Она практически не уступила 1079-кубовому F4 CC. Мы замерили: именно 312 км/ч, причем на стоковом мотоцикле, в полном дорожном облачении. Он чертовски скор! ❧



## R312 И ГОНКИ

Хотя MV Agusta не участвует в чемпионатах мира по мотогонкам уже 30 лет, она остается гоночной легендой. Еще бы, самая успешная европейская марка: 75 титулов чемпиона мира, 270 выигранных за 28 лет, с 1948 по 1976 годы, GP и 3027 других гонок... Теперь уж осталось ждать недолго: в 2008 году компания вернется в соревнования самого высокого уровня – чемпионат мира Superbike. Читателю интересно будет узнать, что возглавит команду Карл Фогерти, экс-чемпион мира, побеждавший на Ducati как раз тогда, когда марка входила в империю Кастильони.

В нынешнем году амбиции Кастильони скромнее – выиграть в классе Superstock Кубок FIM. Параллельно MV Agusta участвует в американском чемпионате Superbike – с мотоциклами, которые очень похожи на дорожные R312.

– Честно говоря, мы почти ничего не делали с аппаратами – только наклеили на них стартовые номера, – рассказал Коджи. – Запустили программу американского супербайка в ноябре прошлого года, так что у нас и не было времени для серьезных переделок. Двигатель – тот же, что в Superstock, лишь с увеличенной степенью сжатия. В этом году собрали 35–40 мотоциклов для Superstock, и на этих же машинах наши гонщики соревнуются и в американском Superbike. Мы лишь оптимизировали камеру сгорания, впускной тракт да установили титановые шатуны. Кроме того, «поиграли» с электроникой: вместо узла управления Marelli используем Microtec. Совершенствуем и систему впрыска, разрабатываем систему тракшн-контроля. Но даже «исходный продукт» достаточно хорош: сейчас стандартные гоночные моторы раскручиваются до 13 500 об/мин, но хотим поднять обороты до 15 000. Вот только гоночный бензин в США очень уж плох, и потому трудно подобрать оптимальные для каждого случая настройки двигателя.

Но если компания собирается выступать в чемпионате мира Superbike, потребуются более основательные переделки?

– Так и есть, – соглашается Коджи, – и в июле мы начнем обкатывать прототип. В его моторе будут установлены по две форсунки на цилиндр. Хотя многое зависит от того, появятся ли изменения в правилах омологации. Поговаривают, что с допуском 1200-кубовых «твинов» возрастет и число мотоциклов в омологационной серии. Если, как и сейчас, достаточно будет изготовить 150 машин, все пойдет у нас как по маслу, если же серию потребуют выпустить больше, для такой совсем не гигантской компании, как наша, ее сделать сложно. Тогда придется оставить в конструкции стандартный впускной тракт... Но в любом случае наши мотоциклы будут конкурентоспособны.

Кстати, о 1200-кубовых «твинах»: как Коджи оценивает возможность их появления в гонках Superbike?

– По-моему, большие двигатели не получают ощутимого выигрыша в мощности. В крутящем моменте – да, но и когда его слишком много, это не всегда хорошо. Скажу вам, почему мне по нраву 4-цилиндровые двигатели. Потому что они развивают момент не слишком большой, но достаточный. На тех шинах, которые используются в Superbike, чрезмерный момент может только мешать (вот почему так важны электронные системы управления двигателем и особенно тракшн-контроль)... Подождем немного, посмотрим, как все сложится, но сомневаюсь, что 1200-кубовые «твины» сразу захватят лидерство. По крайней мере, мы сделаем все, чтобы этого не случилось. ❏







на правах рекламы Фото: Сергей Ширин



[www.suzuki-motor.ru](http://www.suzuki-motor.ru)

# Рожденный побеждать

**ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ SUZUKI ПО ПРОДАЖЕ МОТОЦИКЛОВ:**

**МОСКВА:** Автодина тел.: (495) 780-10-00; Байк-Ленд тел.: (495) 221-22-27.

**САНКТ-ПЕТЕРБУРГ:** Байк-Ленд тел.: (812) 347-77-72; Лаура тел.: (812) 333-333-6.

**НИЖНИЙ НОВГОРОД:** Первый дилерский центр тел.: (8312) 200-833.

**ТЮМЕНЬ:** СИМ-Авто Тюмень тел.: (3452) 220-330.



**GILERA Fuoco 500ie, макси-скутер**

Модельный год **2007** |  
 Двигатель **492 см³** |  
 Макс. скорость  
**143 км/ч** |  
 Масса **244 кг** |

**FUOCO**

Роланд БРАУН,  
 Великобритания,  
 фото Milagro

«Будьте скромнее в желаниях – они, чего доброго, исполнятся»... Я не мог не вспомнить эту мудрость, едучи на Фуосо под дождичком – это после того, как накануне, прогуливаясь под безоблачным берлинским небом, предположил, что впечатления получу более полные, если буду тестировать по мокроте этот

# СКУТЕР-ТРАЙК, ФОРМУЛА 3x1







Уже через двадцать минут после начала теста Fuoco выписывал повороты по извилистым скользким дорожкам с такими углами наклона, о которых я не мог бы и помышлять на самом крутом спортбайке на «дождевой» резине, не говоря уже о «нормальном» скутере. Я был прав в предположениях: нужно проехать на Fuoco именно по мокрой дороге, чтобы уяснить, какие преимущества у него по сравнению с обычными мотоциклами... Я уже слышал благоприятные отзывы о скутере от Piaggio под названием MP3 – после того, как в прошлом году производитель впервые представил в его конструкции систему параллелограммной передней оси с двумя колесами. Теперь, когда я знакомился с Fuoco, что-то мне сразу подсказало, что и он хорош. Но не ожидал, что на мокрой дороге большой скутер сможет ехать все быстрее и быстрее – до тех пор, пока я не достиг предельно позволенного конструкцией угла наклона при «закладывании» в повороты. Резина Pirelli GTS «держала» классно! Заднее колесо нет-нет, да и приходилось «ловить», но свойства шин ни причем: если спереди с боковым ускорением в повороте «работают» два колеса, то со сносом тяжелой «кормы» одному колесу справиться вдвое тяжелее. Простая арифметика.

Fuoco – «огонь» по-итальянски – добавил и огня, и гламура, и престижа бренду Gilera. Этот скут преподносится как

перспективная инновация: первый в мире «спортивный утилитарный мотоцикл». Как вам такое слияние амплуа? Его «коренастость» в дизайне, массивный кенгурятник спереди призваны отразить заявленный имидж. «Огненное» название вроде бы требует большего мотора, а тут одноцилиндровый впрысковый движок, заимствованный у модели Beverly Cruiser (492 «кубика» и 40 «лошадок»). Честно говоря, его мощности явно не хватает. Конечно, ему приходится тащить экипаж, который на 19 килограммов тяжелее, чем, скажем, у Honda CBR1100XX SuperBlackbird, так ведь у того и сил вчетверо больше.

Мотор здесь составляет одно целое с маятником и трансмиссией (в традиционном скутерном конструктивном решении) и работает в спарке с центробежным сцеплением и вариатором, который предоставляет возможность торможения двигателем. Рама – типичная допотопная скутерная конструкция из круглых стальных труб с парой вертикальных задних амортизаторов. А вот переднюю часть типа той, что у MP3, никак не назывешь ни традиционной, ни «старорежимной». Она состоит из двух пар горизонтальных литых алюминиевых балок (поворачивающихся на оси центральной части рамы), образующих параллело-





## ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

### ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модель	Gilera Fuoco 500ie
Длина, мм	2160
Колесная база, мм	1550
Высота по седлу, мм	785
Сухая масса, кг	244
Емкость бензобака, л	12

### ДВИГАТЕЛЬ

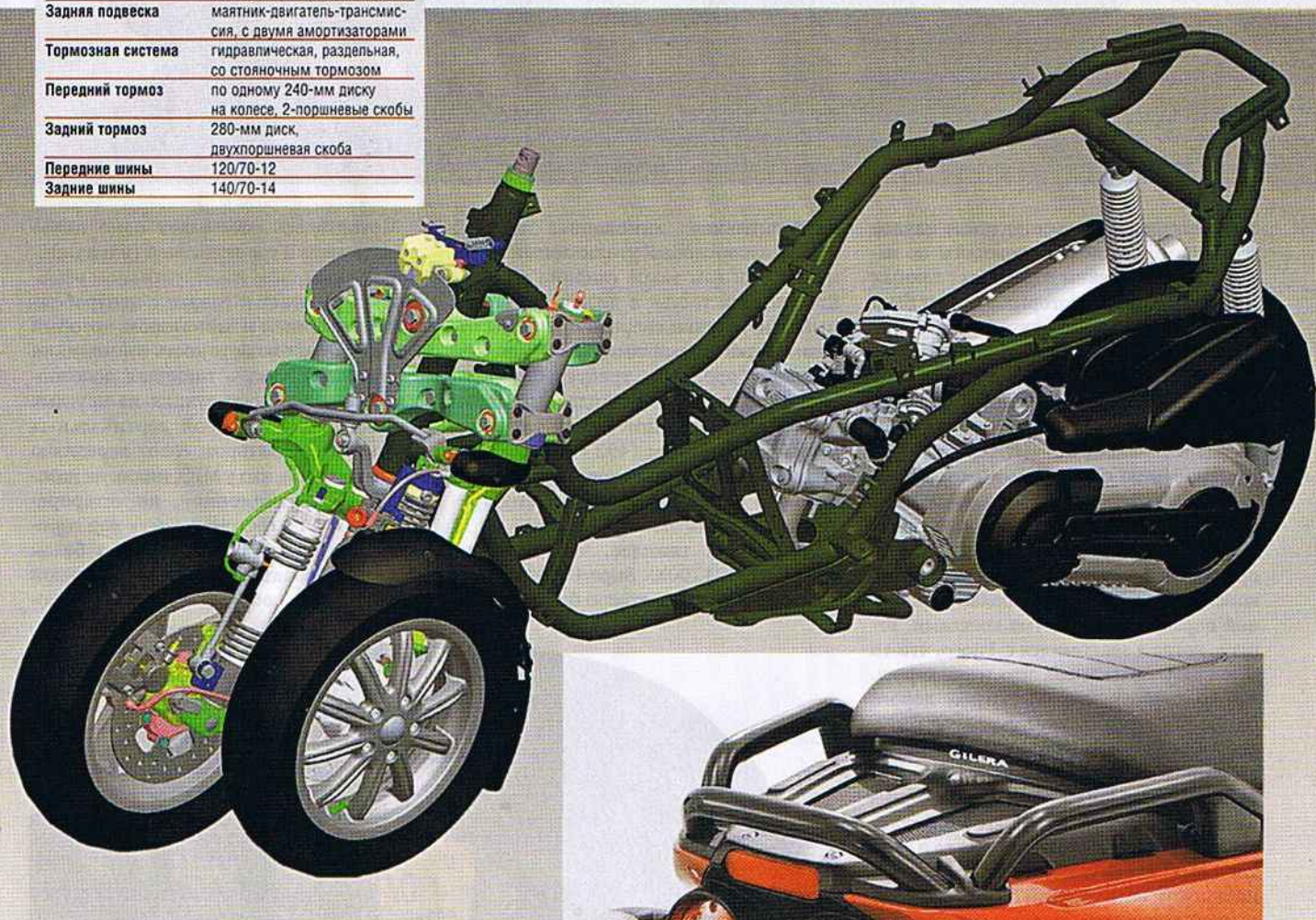
Тип	1-цилиндровый, 4-тактный
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	492,7
Диаметр цилиндра x ход поршня, мм	94/71
Степень сжатия	10,5
Макс. мощность, л.с. при об/мин	40/7,250
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	42,23/5,500
ГРМ	SOHC, 4 клапана
Система запуска	электростартер
Система охлаждения	жидкостная
Трансмиссия	центробежное сцепление, клиноременный вариатор

### ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	трубчатая, стальная
Передняя подвеска	параллелограммная, с системой гидравлической блокировки наклонов корпуса
Задняя подвеска	маятник-двигатель-трансмиссия, с двумя амортизаторами
Тормозная система	гидравлическая, раздельная, со стояночным тормозом
Передний тормоз	по одному 240-мм диску на колесе, 2-поршневые скобы
Задний тормоз	280-мм диск, двухпоршневая скоба
Передние шины	120/70-12
Задние шины	140/70-14



Максимальный угол наклона колес – 40°, причем они всегда остаются в параллельных плоскостях.



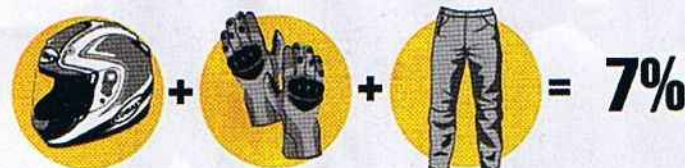
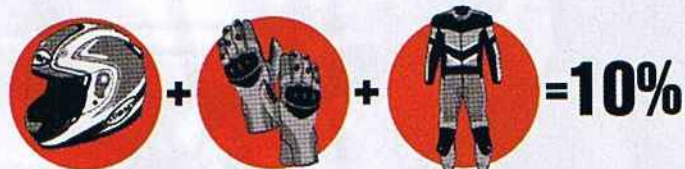
Стилистическое решение багажника навеивает ассоциации с квадрациклом.



# ПОКУПАЙ БОЛЬШЕ ПЛАТИ МЕНЬШЕ

ТАБЛИЦА СКИДОК НА МОТОЭКПИРОВКУ

АКЦИЯ ДЕЙСТВУЕТ ДО 1 ИЮЛЯ 2007 ГОДА



реклама

**АОЯМА МОТОРС**  
ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР

МКАД, 48 км (внешняя сторона),  
ул. Домостроительная, д. 4

Тел.: (495) 363-42-00, 363-43-33  
[www.aoyama.ru](http://www.aoyama.ru)





грамм, в свою очередь, соединенный с рулевыми тягами и амортизаторами на каждой стороне. Передние колеса подвешены независимо и остаются параллельными по отношению друг к другу при углах отклонения до 40 градусов.

Подозреваю, двух передних колес, дабы создать облик Fuoco незабываемым, стилисты Gilera сочли средством недостаточным, и эти неумные фантазеры добавили экстраординарной внешности еще кое-что. А именно акцентировали тему спортивной утилитарности квартетом круглых фар под коротким ветровичком и вдобавок навесили багажник и ручки – чтобы завершить реализацию дизайнерского замысла, начатого стальным трубчатым кенгурятником спереди... Завершить-то завершили, но со всем этим хозяйством теперь аппарат совсем уж смахивает на фермерский квадранцикл. Хотите сказать, синьоры, что и проходи-

мость трехколесника так же высока? Пробовать его внедорожные способности пока не случилось, но интереса ради как-нибудь обещаю проверить.

Как и у MP3, у Fuoco есть фишка – в хитроумной передней подвеске. Речь идет о системе гидравлической блокировки наклона – она активируется нажатием на кнопку на правой рукоятке руля. Иными словами, машинку можно «запереть» в вертикальном положении. Систему tilt lock можно активировать в любой момент при малой скорости, то есть не нужно останавливаться и снимать ноги с подножек. А вот после отключения антинаклонной системы пришлось потерять немало времени на восстановление навыков управления. На малых скоростях аппарат требует от пилота владения искусством балансировать, освоением которого и занялся неподалеку от нашей базы у Бранденбургских ворот в центре Берлина.

Дополнительное колесо не делает Fuoco шире обычного большого скутера и нисколько не умаляет его «антипробочный» потенциал. Сложилась, правда, в тесте и такая ситуация: когда просачивался в узкую щель между автомобилем и краем обочины, одно переднее колесо прижалось к бордюру. С обычным скутером ничего подобного не случилось бы никогда... Ну и что, что прижалось, – это лишь ненадолго замедлило мое движение. Когда же на светофоре зажегся зеленый, легким движением правой кисти от себя я «отжался» от бордюра, тут же чуть выкрутил ручку газа – чего хватило, чтобы быстро обойти всех в заторе... Причина, по которой Gilera решила проводить тест именно в черте города, стала понятной: Fuoco – «вот это да!», однако не впечатляет динамикой и скоростью на прямых участках: он едва ли шустрее, чем иные 250-кубовые скутеры. Я не «на-



езжаю» на одноцилиндровый мотор (попутно замечу, с балансирующим валом) – он такой, какой есть, и вряд ли другой, поживее, впишется в концепцию «трайка наоборот». И потом, движок хорошо «идет» за ручкой газа, и остается «мягким» даже при повышении оборотов до максимума. Но лишние килограммы скутера скрадывают впечатление от вполне приличных характеристик – словно «съедают» потенциал ускорения, и, поверьте, даже раньше, чем на близких подступах к заявленной максимальной скорости 143 км/час. Очень хотел, однако не удалось в черте Берлина проверить обоснованность этой заявки.

Если скорость на прямых вызвала у меня чувство обделенности, то характеристики шасси произвели обратное впечатление. «Перекормыш» Fuoco оказался весьма подвижным, маневренным. Ощущение устойчивости придавало уверенности при перестроениях и шныряниях. Однажды я пролетел «мой» поворот, но тут же легко развернулся (с блокировкой наклона) и въехал в него. Двойные передние колеса, казалось бы, должны ограничивать юркость. Ничего подобного! Fuoco способен переключаться из сто-

роны в сторону достаточно быстро, если использовать технику контрруления как на обычном мотоцикле.

Преимущества у Fuoco перед традиционными скутерами и в элементе «торможение». Не только из-за того, что пара широких передних покрышек обеспечивает удвоенный контакт с дорогой, что позволяет капитально тормозить даже при прохождении поворотов (и для забавы – на мокром прямике). Во второй тестовый день, когда распоздилось, на сухом асфальте я выяснил, что пара 240-мм дисков и двухпоршневых суппортов повышают, как и следовало ожидать, контроль над машиной. Чтобы совсем все стало ясно – позволяют тормозить «на рогах».

Удивительно хороша исполнительными механизмами передняя подвеска. Впрочем, ей «на роду написано» удивлять. Она безукоризненна и при экстремальной езде, а уж тем более при «гражданской». Настолько умело сглаживать неровности асфальта, как она, не способна никакая другая на скутерах с одним колесом впереди. Что до задней, то – без эмоций: традиционная скутерная, с двумя амортизаторами, на них опирается маятник, он же блок мотор-вариатор.

Насколько удобно на нем сидеть и им управлять? Салон Fuoco не столь просторен, как другие макси-скутеры. Вместе с тем, меня, высокорослого, не скрючивало. Что весьма странно, ведь рукоятки расположены довольно низко... Приборка стильная, вполне информативная – в ее составе читающиеся круглые спидометр и тахометр, плюс датчик топлива и световой индикатор активации tilt-lock. Емкость бака – всего 12 литра. Впрочем, почему «всего»? Его хватает, чтобы на одной заправке пройти вполне разумное расстояние, во всяком случае, Берлин из конца в конец пересечешь, еще и останется.

Если собрать «в кучку» все сказанное, окажется, что Gilera сумел сделать любопытнейший макси-скутер. «Конек» аппарата – даже не чумовой потенциал маневренности или авангардный дизайн. Фишка в том, что он приносит ощущения, которые не даст ни один другой вид транспорта – ни традиционной конструкции скутер, ни мотоцикл, ни тем более автомобиль... Давайте рассудим: зачем мы садимся «на колеса»? Вот именно, за этим самым – испытать новые ощущения. ❏





## HONDA VTX1300S3, круизер

Год выпуска **2003** |  
Двигатель **1312 см³** |  
Макс. мощность **74 л.с.** |  
Макс. скорость  
**180 км/ч** |  
Ориентировочная цена  
**320 000 руб.**

## KAWASAKI VN1500 Drifter, круизер

Год выпуска **2002** |  
Двигатель **1470 см³** |  
Макс. мощность **65 л.с.** |  
Макс. скорость  
**170 км/ч** |  
Ориентировочная цена  
**307 000 руб.**

Дмитрий ВЕРИЧЕВ  
(MANSON!),  
Антон ВЛАСОВ (Лось),  
фото Дмитрия ТЮРИНА



Мы куда-то торопимся и опаздываем, мчимся и не успеваем. Это привычно... Назовем вам местечко, где состояние «я спешу» будто отскакивает — «кресло» полуторалитрового круизера. В нем время растягивается: минута длится дольше, вечер — вечность.

# МЕРА ВРЕМЕНИ: КРУИЗЕР





Искушенных байкеров уже не удивишь и двухлитровым V-твином. Зачем такие «монстры», которые, по расхожему мнению, «не едут», еще и по цене как новый автомобиль-иномарка среднего класса? Но все это – по слухам, мы же решили на себе испытать, каково это – рулить чем-то большим и важным. И на три дня перевоплотились в чопперистов.

#### **HONDA VTX1300S3**

**MANSON!:** На этом можно ездить? И вообще, способна ли такая груда хромированного железа передвигаться? Туша весом более трех центнеров, как и предупреждали доброжелатели, не разогналась, не рулилась и не тормозила. «Зачем такой мотоцикл?» – спросил коллегу, ортодоксального чоппериста. «Езжай за мной – поймешь, – ответил он. – И расслабься».

Тут расслабишься... Плестись по городу со скоростью 40–60 км/ч на машине с управляемостью БТРа – малоприятное занятие для человека, привыкшего на мотоциклах совсем другого рода многократно опережать всех в транспортном потоке. А километров через пять зафиксировал в себе удивительные превращения. Стал замечать, что вдоль, казалось бы, известных до последней кочки дорог расположены не только АЗС, но и аккуратные палисадники, что пейзаж оживляют обихоженные фасады домов, что по улицам ходят люди, а не смазанные тени.



И вообще, вокруг совсем не серый фон... И еще, оказывается, можно тормозить не на грани стопки, а постепенно, мягко нажимая на автомобильных размеров педаль заднего тормоза... Батюшки, что со мной? Неужели я, ярый приверженец спортбайковского стиля езды, проникся идеалами пафосного перемещения в пространстве? Скажи мне еще вчера, что я буду с удовольствием «тошнить» на 50 км/ч в кресле хромированной громадины и с упоением вслушиваться в звуки V-твина, обозвал бы какнибудь пообиднее. Дураком, например.

Глядя на мою расплывшуюся физиономию, партнер-чопперист усмехнулся: «Ну, понял?» Я кивнул. «Поехали понимать дальше».

Вкатавшись, стал замечать особенности VTХ. Например, равномерно мощную тягу его двигателя, начиная уже с холостых оборотов. Крутящего момента у этого мамонта аж 123 Н.м, причем он достигается уже при 3000 об/мин. Байк словно дизельный: трогаться можно не касаясь ручки газа. Правда, если открутить «на полную», сильных эмоций тоже не испытаеть: движок «момент-

ный», и все доступные водителю «нютоны» выдает в нижнем диапазоне оборотов. В два «горшка» объемом «литр триста» загнали «лошадей» немного, всего 75. Хотя иначе и быть не должно: основное назначение мотоциклов такого рода – неспешно фланировать по ночному городу (именно городу, хотя и зовутся они круизерами, что предполагает их способность к долгим вояжам), заводя в учащенное сердцебиение дамские сердца, а мужские заставляя сжиматься от зависти. VTХ и заводит, и сжимает. Наблюдатели на обочине оценили внешность мотоцикла: прежний владелец облагородил ее аэрографией, установил спинку для пассажира, ветровое стекло и повесил кожаные кофры. Все при нем.

Про коробку передач скажу коротко: это – Honda. Не зря КП мотоциклов этой марки во всем мире считают эталоном. У VTХ она не исключение: передачи включаются мягко, причем сама лапка переключения двухплечевого типа, что удобно.

«Все хорошо, прекрасная маркиза...» О чем песенка, помните? Так и с нашим VTХ'ом. Высокий центр тяжести делает управление на малой скорости доступ-

ным лишь атлетически сложенным мужикам. У него еще и крайне мягкая ходовая часть. К чему это ведет, понятно. Меня многократно прошибал холодный пот при прохождении поворотов (замечу, с углами наклона далеко не критичными) и при наезде на продольные неровности – на них VTХ1300 отплясывал словно пьянький подросток на дискотеке.

Кстати, о танцульках. В сладостной неге я дефилировал по центру ночного города. Приближаясь к трамвайным путям, не ждал подвоха от мягкого, комфортабельного по определению круизера. А въехав на рельсы, не только проснулся, но и изрядно обеспокоился ближайшим будущим собственных зубов: подвески мотоцикла оказались неожиданно, даже неоправданно жесткими. Понимаю, такие настройки не позволят мотоциклу пойти в раскачку на дорожных волнах, но, помилуйте, не отнимайте у водителя основную составляющую «большого» круизера – комфорт... И вот еще. Решил притормозить, дабы после пересечения рельсов проинспектировать состояние собственных позвонков. Ага, затормозишь тут! Меня увезло го-







раздо дальше выбранной точки парковки. Хорошо, что дорога была свободной. Я, поверьте, совсем не дистрофик, но чтобы тормозить «в пол», водитель VTХ'a должен накачать кисть правой руки и икроножную мышцу. А без накачанных конечностей и до беды недалеко.

Пожалуй, подбавлю еще дегтя. Сцепление здесь – с механическим приводом, поэтому необходимо прилагать приличное усилие для выжима рычага. При езде в режиме «старт-остановка», неизбежном в кислом дневном трафике, этот недостаток приносит массу неудобств... Буду неискренен, если не упомяну и еще о паре конструкторских «косячков», которые изрядно подпортили настроение. Первый – слишком малый дорожный просвет. Даже когда плавно, аккуратно переезжал «лежащих полицейских», пару раз слышал из-под брюха байка неприятный скрежет. При таком клиренсе не то что свернуть на обочину – по несвежему асфальту ездить страшновато... Второе упущение конструкторов Honda раздражает больше всего: на VTХ'e не предусмотрен датчик уровня топлива. Это было бы смешно, если бы не печально: у огромного круизера с «прожорливым» движком нет даже лампочки, сигнализирующей о том, что в бензобаке горючка на исходе!

Я слез с этого дирижабля, передал своему партнеру по тесту – пусть поедит. Послушаю, что скажет он.

**Лось:** В популярном в Америке семействе круизеров Honda VTХ всего две модели: VTХ1300 – «брат меньшей», а также тот, что с двигателем объемом 1800 см<sup>3</sup> – «брат большой». Разница между ними такая же, как между легковым «Крайслером» и седельным тягачом, то есть колоссальная. И уж тем более «меньшой» ничем не похож, вопреки предположению, на Kawasaki Drifter 1500... Но так кажется только поначалу.

Создавая VTХ, дизайнеры Honda использовали проверенный временем едва ли не стандарт стиля круизеров: переднее колесо больше заднего, вместо литых дисков – спицы, подножки-платформы, широкий руль, глубокие крылья и огромный V-твин. Красиво, но без «изюминки»: рядом с потрясающим Drifter мотоцикл от Honda не смотрится.

«Ну и что, пусть не смотрится – зато едет не хуже!» – скажете вы. И будете правы. По моим ощущениям, при меньшем объеме двигателя VTХ1300 резвее, чем Drifter. Карбюратор (он единственный в аппарате) с диаметром диффузора 38 мм откликается на ручку газа намного охотнее, чем «задумчивая» система впры-

ска топлива Kawasaki. Но дозировать газ на VTХ непросто: правая рукоятка будто ничем не закреплена и ходит слишком легко, совсем не сопротивляясь движению руки. Что неудобно, особенно при медленной езде: нет обратной связи, нет четкого контроля за газом. При меньшем объеме двигатель Honda мощнее «кавасачьего», и крутящий момент больше – это чувствуется отчетливо.

Про тормоза круизеров принято деликатно умалчивать. Но если станете настаивать на том, что недовольства ими на сто процентов обоснованы, буду спорить. Если вы, как привык мой коллега, пользуетесь только ручным тормозом, конечно, станете не по себе. Однако же автомобильных размеров педаль заднего явно и недвусмысленно намекает, как и на что следует нажимать при торможении прежде всего. Резко надавив несколько раз на правую «платформу», я тут же сориентировался, что тяжеленный круизер способен замедляться не хуже большого «классика». В этом отношении, что бы ни утверждал мой партнер и он же оппонент, VTХ – лучший «тормоз», чем Drifter (он начинает сносно замедляться только после того, как тормоза немного прогреются).





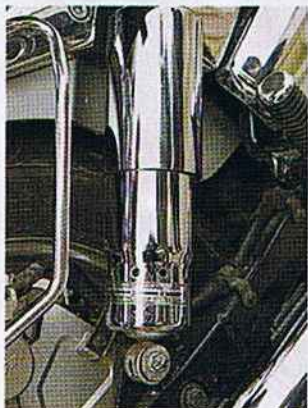
Прежний владелец установил на мотоцикл простейший круиз-контроль. Он состоит из металлического хомута, обхватывающего ручку газа и затягивающего его пружинного зажима. Пользоваться этим устройством неудобно.



Качеством отделки VTX1300 не блещет. Квадратные кнопки и переключатели создают впечатление, что эргономисты, работая с этим мотоциклом, закрывали глаза.



Приборка всем хороша, кроме одного – указателя уровня топлива на ней нет.



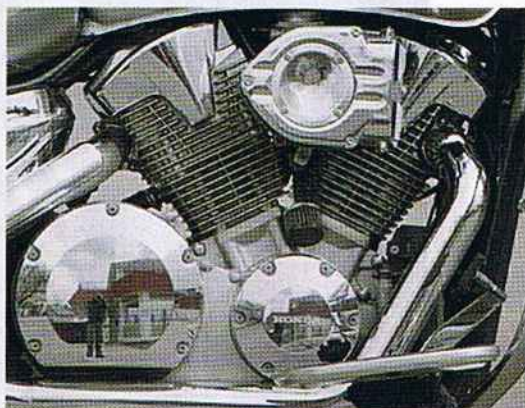
Задние амортизаторы жестковаты. Подстроить подвеску под себя помогают немногочисленные штатные регулировки.



Инерцию хода 300 кг массы этого хромированного чудовища призваны гасить всего один тормозной диск спереди, один – сзади.



Плафон стоп-сигнала формой напоминает крышку гроба. Все в канонах стиля.



Хрома не просто много – им покрыто все, что только можно. В лучах солнца на мотоцикл больно смотреть.







Выносные подножки оценит разве что баскетболист.

Однако вынужден согласиться с моим полным спортбайковским снобизма коллегой: рулится VTX хуже, чем Drifter (несколько забегая вперед, упоминая его, но поиск истины того требует). Обычно управляемость машин класса «круизер» не обсуждается (как и тормоза), но уж слишком явная разница. Большой Kawasaki, действительно, легче управляется как на малых, так и на высоких скоростях. Тогда как круизер Honda, стоит погасить скорость до 20 км/ч, вдруг становится «вязким» и неповоротливым.

И все равно Honda VTX1300 – достойный мотоцикл: купишь – отметишь для себя его слабые места, но не пожалеешь, что выбрал. Кому важно, что он неважнецки рулится, что нет на «приборке» указателя уровня топлива, что очень невелик клиренс?.. Блестит, громко рычит, привлекает всеобщее внимание – таким и должен быть круизер. Остальное – излишества для баловней.

**KAWASAKI VN1500 Drifter**

Лось: Он не просто красив – великолепен! Плавные, изящные линии глубоких крыльев, умеренное, со вкусом, сочетание хромированных и матовых деталей. Задний фонарь спрутом обвил вытянутое крыло, «играет» каждая кнопочка, каждая лампочка... Отдав дань неповторимости облика величественного Indian Chief, дизайнеры Kawasaki привнесли и много живого, свежего в классические обводы, навеянные обликом американской легенды. Дух былых, милых сердцу времен аккуратно обогатили признаками современности.

У английского слова drifter несколько значений. Первое – так называют один из видов рыболовецкого судна. Мне этот перевод нравится больше, чем второй – «бродяга», «скиталец». Объясню почему. Как и у большой лодки, у Kawasaki «повышенная парусность»: при порывах бокового ветра на какой бы скорости ты ни шел, мотоцикл медленно «отползает» в сторону, и бороться с ним непросто. Причиной тому – огромное ветровое стек-

**ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА**

**ОБЩИЕ ДАННЫЕ**

Модель	Honda VTX1300S3	Kawasaki VN1500 Drifter
Модельный год	2002	2002
Сухая масса, кг	300	302
Колесная база, мм	1669	1655
Высота по седлу, мм	686	730
Макс. скорость, км/ч	180	170
Объем бензобака, л	18	19

**ДВИГАТЕЛЬ**

Тип	двухцилиндровый, V-образный, 4-тактный	
ГРМ	ОНС, 3 клапана на цилиндр	ОНС, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1312	1470
Размерность, мм	89,5x104,3	102x90
Степень сжатия	9,2	9,0
Макс. мощность, л.с. при об/мин	74/5000	63/4700
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	123/3000	112/3000
Система питания	1 карбюратор, Ø диффузора 38 мм	система впрыска топлива с двумя заслонками Ø 36 мм

**Система охлаждения**

Система охлаждения	жидкостная	
--------------------	------------	--

**ТРАНСМИССИЯ**

Сцепление	многодисковое, в масляной ванне	
-----------	---------------------------------	--

Коробка передач	5-ступенчатая	5-ступенчатая
-----------------	---------------	---------------

Главная передача	карданным валом	
------------------	-----------------	--

**ХОДОВАЯ ЧАСТЬ**

Рама	дуплексная, стальная	дуплексная, стальная
------	----------------------	----------------------

Передняя вилка	телескопическая, Ø перьев 41 мм	
----------------	---------------------------------	--

Ход колеса, мм	130	150
----------------	-----	-----

Задняя подвеска	матниковая, с двумя амортизаторами и регулируемой предварительного поджатия пружин	
-----------------	--	--

Ход колеса, мм	94	100
----------------	----	-----

Тормозная система	гидравлическая, раздельная	
-------------------	----------------------------	--

Передний тормоз	1 диск Ø 336 мм, 2-поршневая скоба	1 диск Ø 300 мм, 2-поршневая скоба
-----------------	------------------------------------	------------------------------------

Задний тормоз	1 диск Ø 296 мм, 1-поршневая скоба	1 диск Ø 270 мм, 2-поршневая скоба
---------------	------------------------------------	------------------------------------

Передняя шина	140/80-17	130/90-16
---------------	-----------	-----------

Задняя шина	170/80-15	150/80-16
-------------	-----------	-----------



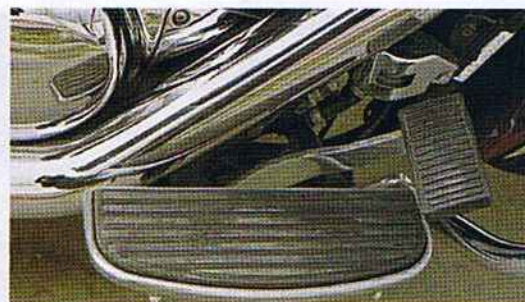




Качество отделки на высоте.



Задний Showa – с регулировками, но мягковат.



Мимо такой педали ногой не промахнешься.



Ветрозащита рук – продукт тюнинга.



Передний диск – неvented.



Есть даже прикуриватель!







Внушительные 1,5 литра.



Стильно и информативно.



Задний фонарь – на загляденье.



ло и те самые великолепные глубокие крылья, капотирующие полмотоцикла. Второе сходство – функциональное. Лодка – чтобы ловить рыбу, Drifter тоже ловит – восхищенные взгляды прохожих, автомобилистов и даже выдавших виды мотоциклистов. А остановишься – ментально образуется круг интересующихся, появляются руки с фотоаппаратами, сразу находят желающие прокатиться. Ты и рад бы, да вот беда – потрясающе красивый байк за \$12 000... одноместный! Увы, всем прелестницам приходится отказывать. Двухместное седло можно заказать по оригинальному каталогу тюнинга, но стоит оно \$500. Впрочем, это, может, и немного за удовольствие катать девчонок.

Вместе с «экипажем» мотоцикл весит под 400 кг, но при этом он очень неплох в управлении. Не скажу, что рулить такой «баржой» легко и просто, но не так сложно, как может показаться на первый взгляд. Не станем забывать, что у каждой вещи свое назначение, а суть и смысл Kawasaki Drifter 1500 – неспешные покатушки по городу и его окрестностям. Вот и не ждите от этого байка управляемости мопеда. Разумеется, в пробках придется туго – будете торчать в них вместе со всеми. Протиснуться между авторядами не очень сложно – ширина байка вполне позволяет. Однако маневрировать на ма-

лой скорости – все равно что на сейнере бороздить просторы плавательного бассейна: неудобно. И не нужно.

Но как только выкарабкаешься из затора, спокойствие и умиротворение спускается на пилота. Третья передача, обороты почти на уровне холостых, 40–50 км/ч, низкое уханье из прямооточных глушителей – квинтэссенция езды в стиле круизер. Ах, вот он каков, окружающий мир! Как ты мог раньше куда-то спешить, зачем-то гнать? И почему все эти ополумевшие водилы авто позади тебя рвутся на обгон и моргают фарами?..

С 2002 года на Kawasaki Drifter 1500 устанавливают систему впрыска топлива – с ней мотор работает ровнее и стал намного экономичнее по сравнению с карбюраторной версией. Полного бака (19 литров) полуторалитровому двигателю хватило (я засекал пробег) на 205 км пути, то есть расход топлива – 9 л/100 км (в городском цикле). Вместительный бак и относительно небольшой расход топлива (для такого объема двигателя), удобное сиденье, расслабляющая посадка и ветровое стекло – все это как бы дает понять, что Drifter неплох и для путешествий.... Но это не так. Признаки дальнотойного мотоцикла расщепляют ужасающие амортизаторы и низкая крейсерская скорость. И баста – с такими «косяками» далеко не уедешь. Даже для не самых пло-

хих, как многие признают, московских дорог штатные настройки амортизаторов «Дрифтера» не годятся. Любая кочка, неровность или трещинка в дорожном покрытии отдается «пробоем» подвесок. Не спасают даже регулировки предварительного поджатия газонаполненных амортизаторов от именитой Showa. Что в положении «1», что в установке «4» – едешь, раскачиваясь, как в гамаке.

Я уже упоминал другую ущербинку аппарата, зовущегося круизером, – крейсерскую скорость. Комфортно ехать 70–80 км/ч. Хотите быстрее – придется терпеть усиленные вибрации мотора, повышенный расход топлива (а это не самый дешевый бензин АИ-95) и страшную тряску. Я сумел «раскошегарить» «шхуну» до 160 км/ч, но, поверьте, передвигаться на ней с такой скоростью страшнее, чем лететь «за 200» на спортбайке. На максимальных оборотах ни балансирные валы, ни смягчающее вибрацию крепление мотора на сайлентблоках уже не помогают – двигатель колотит, как гидравлический отбойный молоток. Поэтому глубоко вдохнем, расслабимся, «воткнем» третью передачу и поедем на «первой космической» – 40–50 км/ч: так приятнее.

Еще о приятном. Качество отделки деталей – на высочайшем уровне. После Honda VTX1300, у которого органы управления





выглядят так же «дешево», как на старом скутере за 500 баксов, Kawasaki Drifter 1500 встречает прямо-таки лимузиновой роскошью. Уже только от того, что под левой пластиковой крышкой встроено... прикуриватель, можно прийти в щенячий восторг. Удобно смотреть и все видеть на приборной панели – она традиционно для аппаратов класса «круизер» расположена в центре бензобака. На ней есть все, в том числе стрелочный указатель уровня топлива, больше того – контрольная лампа «в баке сухо». К слову, указатель уровня «горючки» показывает очень точно, и на него можно положиться.

Вот что мне кажется странным. В российской мототусовке Drifter не обрел большой популярности – наверное, слишком своеобразна его внешность. Зато владельцы его довольны: всегда и везде, где они появляются с мотоциклом, все внимание принадлежит только им.

**MANSON!** У них словно одни родители: Drifter похож на холодильник ЗИЛ советской эпохи. Плавность обводов облицовок и нарочитая архаичность дизайна наводят на мысль, что едет этот мотоцикл примерно так же, как вышеупомянутый предмет бытовой техники, т.е. никак... Еще вчера я наверняка допустил бы эту крамольную по меркам любого чоппериста мысль. Но, обретя новый взгляд на вещи, скажу, что дизайн Drifter'a не раздражает, а апатирует пуб-

лику, что не одно и то же. Все в нем подчинено соблюдению безукоризненного стиля: ниспадающие почти до земли крылья практически полностью закрывают колеса, двухцветный окрас удачно сочетается в себе классический черный и винтажный черешневый оттенки. Все это щедро (однако без излишеств) приправлено хромом, а в качестве связующего штриха, без которого картина поблекла бы, выступают окрашенные в белый цвет боковины шин...

Пока наслаждался полным эстетства и здорового пафоса дизайном холод., простите, мотоцикла, не заметил, как вокруг собралась группа любопытствующего люда. Некоторые просто разглядывали Drifter, кто-то уже достал из-за пазухи фотоаппарат, а одна нагловатая дамочка сделала попытку беззастенчиво усесться в седло. «Куды прешься! – гаркнул на нее дядька. – Не осрамляй!» И та поспешила ретироваться... А народу вокруг между тем прибавилось. «Не хватало быть обвиненным в организации несанкционированного митинга, – подумал я и себе же скомандовал: «Пора «делать ноги!» Вскочил в седло, завел двигатель...

«Мамочки мои, какой потрясающий звук!» – воскрился уже не в первый за сегодня раз. Это не оглушительный рев VTX'a и не шелест «придушенного» штатным выпуском V-twin'a. Drifter, оснащенный тюнинговым выхлопом, оглашает пространство тем натуральным «твинов-

ским» саундом, которого от него и ждешь. Мотор этого мотоцикла закреплен в раме на резиновых подушках – они гасят вибрации. Если посмотреть на заведенный полугоралитровый двигатель сбоку, видно как он колышется – не трясется, не бьется, а именно колышется в раме.

Выжал рычаг мягкого (но очень информативного) сцепления, включил передачу (раздался характерный лягз), добавил газа. В сравнении скорости с менее объемным VTX'ом, чтобы тронуться, на Drifter'e нужно побольше открывать гашетку. Выехал на дорогу и, включив поворотник, приготовился к перестроению в левый ряд. Вспомнил ощущения от подобных операций на VTX'e: чтобы совершить их на малой скорости, требуется недюжинная физическая сила, а если ты ею обделен, мотоцикл, как Ванька-встанька, норовит завалиться на бок. Тем более удивился, когда трехсоткилограммовая с лишним «туша» деликатно, без малейшего намека на желание опрокинуться, наклонилась и, присев, устремила свой нос именно в тот просвет между машинами, в какой я и наметил ввинтиться. «Интересное кино! И другие сюрпризы последуют?»

Ну да, посадка – еще одна приятная неожиданность. По сравнению с расслабленно-автомобильной позой, которую формирует посадочный треугольник VTX'a, водитель Drifter'a сидит почти как на неоклассике. Подушка сиденья





ЭТО НЕ ПРОСТО БАЙК.  
ЭТО ТВОЙ ОБРАЗ ЖИЗНИ.  
ПОЭТОМУ ТЫ ВЫБИРАЕШЬ ТОЛЬКО ЛУЧШЕЕ.



Это твоя свобода, индивидуальность и твоя страсть. И твоему мотоциклу нужно не просто масло. Castrol Power 1 Racing создано на основе технологий Trizone Technology™ и Race Derived Technology. Оно надежно защищает важнейшие узлы и агрегаты мотоциклов: сам двигатель, шестерни коробки передач и сцепление.

**TRIZONE**  
TECHNOLOGY

Твой байк – это твой образ жизни, и ты выбираешь для него только лучшее. Испытай неповторимые ощущения свободы и скорости с Castrol Power 1 Racing.

IT'S MORE THAN JUST OIL. IT'S LIQUID ENGINEERING.





несколько выше, чем у Honda, она и мягче. Удобные подножки-платформы – также фактор формирования позы той, что близка к классической, – с меньшим, чем это принято на чопперах, выносом ног вперед.

Об эргономике сказал бы «The best», если бы не два пункта недовольства. Первое вызывает руль. К нему приходится тянуться, чего делать, сидя в уютном «кресле», совсем не хочется. Второе – двуплечая педаль переключения передач. Привыкнув на VTХ'e подтыкать повышающую каблук (что абсолютно удобно, а значит, правильно), пересев на Drifter, испытал некоторое разочарование. Та часть педали, что рассчитана под пятку, расположена низковато, и даже каблук классических чопперных сапог ее приходится нащупывать. Раздражает... Конечно, когда надолго усаживаешься на «большой» круизер, в распоряжение владельца поступают возможности выбрать из огромного ассортимента тюнинговых наворотов те, что способны исправить недочеты конструкторов (во всяком случае, по отношению к отдельно взятому владельцу). Другое дело, я осмелюсь говорить от имени большинства нормально сложенных мотоциклистов: круизеры такого, в том числе ценового, уровня должны быть «подогнаны» прежде всего под нормально сложенных. Сток – не значит отстой.

Соглашусь с партнером по тесту: Drifter щеголяет тщательной проработкой деталей и восхитительным качеством отделки. Щемиться по московским заторам верхом на обоих наших великанах – удовольствие сомнительное, но, в сравнении с VTХ1300, пробираться между машинами на Drifter куда проще.

Вернемся к важнейшей для таких мотоциклов характеристике – комфорту... Въехал на участок дороги, изуродованный «оранжевыми жилетками». Издалека завидев асфальтовую гребенку, поехал: VTХ при форсировании таких препятствий, словно в отместку («Чего меня сюда загнал!»), поддавал мне пинки под зад. Drifter – другой: «кресло» и в нашенской глубинке – «кресло». Не соглашусь с коллегой – чопперистом-ортодоксом: мое измученное дубовостью спортбайков тело кайфовало в мягкой раскачке, когда Drifter, словно яхта на плавных волнах, проплывал над участками покоренного покрытия.

На загородном шоссе, конечно же, надо проверить, какова у VN1500 крейсерская скорость. Потери в комфорте долго ждать не пришлось: уже после 120 км/ч рваный встречный поток воздуха нещадно молотит по шлему. Приотпустил ручку газа. Не только дискомфорт, но и имидж вынудили: представьте, весь из себя пафосный, в коже, водитель невероятно шикарного мотоцик-

ла – и с болтающейся, будто в эпилептическом припадке, головой... Выглядит нелепо... Соглашусь с доводами своего оппонента: мол, нечего «летать» на таком мотоцикле – не для того он создан. Да, но на VTХ1300 и после 150 км/ч голову не срывает. Все дело в ветровом стекле Drifter'a. Оно оканчивается аккуратно у подбородка водителя, вот и не может «перебросить» встречные воздушные массы через его голову...

VTХ научил, что на круизере тормозить надо загодя: его быстро не остановишь... И чуть не «врос» в асфальт посреди проезжей части. Гляди-ка, а у этого тормоза выше всяких похвал! Они не резкие, скорее наоборот, – в достаточной, ожидаемой от круизера мере мягкие, с немного замедленной реакцией, но для обуздания инерции почти четырех центнеров массы (включая водителя) их – за глаза.

Вернул аппарат в мотосалон, но долго еще стояло в ушах эхо породистого урчания V-твина. Этот саунд выдул шелуху спортбайковской спеси. Оба мотоцикла при всех их различиях схожи в главном: в седле того и другого понятие времени становится относительным. ❧

Мотоциклы на тест предоставила компания «Мототорг», экипировку – «Mr.Moto».

Редакция благодарит Дмитрия МАЛЬКОВА за помощь в организации фотосъемки.







*В Ритме Твоего Сердца*



# Новый YZF-R1. Искусство быть первым!



YZF-R1 пятого поколения — самый внушительный и мощный из когда-либо выпускавшихся мотоциклов R-серии. С уникальными технологиями, проверенными на треках MotoGP гонщиками команды YAMAHA, новый R1 образца 2007 создан побеждать!

Подробности на <http://www.yamaha-motor.ru>.

ООО «Ямаха Мотор Си-Ай-Эс» 125252, г. Москва, Чапаевский пер., д. 14, 1-й этаж, «Сокол Плейс» Тел.: +7 (495) 225-9481

Товар сертифицирован. На правах рекламы.



## HONDA Gyro X, скутер

Модельный год **1982** |  
 Двигатель **49 см³** |  
 Мощность **4,5 л.с.** |  
 Сухая масса **88 кг** |  
 Ориентировочная цена  
**20 000 руб.**

Грузовые скутеры очень популярны в странах Востока. Машинки этого класса проворные, экономичные и простые. На них можно и за покупками съездить, и в гараж железяку какую привезти – удобно! Honda Gyro X – из этой породы.

## ДВЕ НОГИ НА ТРЕХ «НОГАХ»...

# GYRO X

Антон ВЛАСОВ,  
 фото Кирилла СЕРГЕЕВА



Россияне не признают формат утилитарного скутера: перевезти какой-никакой груз, смотаться за покупками – только на автомобиле. Едва ли кто-нибудь из наших владельцев Honda Gyro X использует их по назначению – покупают для покатушек. «Грузовая машинка для прогулок? – удивитесь вы. – Это странно». За что же ценить Gyro X?

Внешний вид – козырь. Придется привыкнуть к тому, что, увидев его, прохожие и автомобилисты улыбаются, а кто-то и показывает пальцем. А барбос, живущий рядом с моим гаражом и всегда лающий на громогласные мотоциклы, когда я подъехал на трехколесном мопеде, впал в ступор и забыл погавкать... Весело и водителю Gyro X: едешь, чему-то глупо улыбаешься и никак не можешь «сделать» суровость на лице. Магия какая-то!

Никогда я не позволял себе ездить на двухколесном транспорте с включенным плеером – музыка отвлекает от дороги. Но как только сел за руль Gyro X, руки потянулись к кнопке «On» на «музыкальной шкатулке»! Скут трехколесный – можно.

Дизайн Gyro X создан аж в 1982 году. С тех пор мода изменилась, и «воинствующий кубизм» в этом Honda уже смешон. С другой стороны, каждая деталь функциональна – украшательства нет. Все подчинено одной задаче: перевезти груз. На забавной квадратной «морде» изначально размещался багажник, но хозяин, предоставивший мопед для теста, снял его. Такой же металлический багажник и за седлом, на задней «тележке». Именно на него прагматичные японцы складывают всевозможный скарб, кре-

пят резиновыми жгутами и транспортируют. Но не надейтесь найти свободное пространство под седлом, какое обычно есть на японских скутерах, – у Gyro X там бензо- и маслобаки.

На ходу этот «трайк» великолепен! В один момент я вдруг не удержался и начал двигаться слаломом между линиями пунктирной дорожной разметки – и наслаждался. Повод для кайфа прост. Двухколесная задняя «тележка» с расположенным внутри двигателем шарнирно соединена с передней частью, которая вместе с водителем кренится в поворотах. Чтобы скутер не «складывался» на стоянке, рычагом Parking lock мопед фиксируется в трех положениях: вертикально и с наклоном 50° вправо и влево. Тот же рычаг блокирует задние колеса – чтобы скутер не укатился (или чтобы не укатили).





и он медленно заваливается. Возможно, повинны в том и расшатанные шарниры. Будь они поновее, увереннее сопротивлялись бы наклону – чуть пружиня и тем самым создавая эффект обратной связи с водителем. Зато приятно разворачиваться: мопед, как большая юла, может кружиться на пятке площадью в один квадратный метр.

Honda Gyro X неплох и в покатушках по легкому бездорожью, например, в окрестностях дачи. Три колеса и своеобразная управляемость делают заезды по относительно ровному полю или лесной дорожке приятным и ненапряжным занятием. У тестируемого скутера ведущее колесо – правое, но выпускались версии и с обоими ведущими, причем, связанными простейшим дифференциалом. Но даже одно заднее тянет весьма неплохо (для машинки с объемом двигателя 49 см<sup>3</sup>): пологие травянистые склоны даются без особого труда.

Двухтактный моторчик охлаждается принудительно – вентилятором. Работает ровно, заводится легко. Скорость Gyro X набирает не спеша, как и полагается «полтиннику», а максимально отклонить стрелку спидометра удалось до отметки 55 км/ч. Кстати, о спидометре и контрольных приборах: они просты и удобны. Если не придирается к внешнему виду приборки, все в ней устраивает. Как и включатель поворотников – удобное колесико, мимо которого пальцем не промахнешься. При

Оригинальное крепление задних колес к раме поднимает управляемость Gyro X на потрясающий уровень. Но к своеобразию мопеда надо привыкнуть: на скорости задняя часть «погуливает», и люфт приходится контролировать. «Виляние хвостом» происходит, когда наезжаешь одним задним колесом на неровности дороги: оно приподнимается, и перекашивается вся «тележка». Ничего пугающего в этом нет, повторю: к своеобразию поведения «кормы» надо привыкнуть.

Название Gyro – сокращенное от gyroscope, что означает «гирискоскоп». Думаю, конструкторы назвали мопед не в честь известного эффекта: наверное, так звучит какое-нибудь японское слово. Потому что от гирискоскопа в Honda Gyro X как раз меньше всего. «Писать» при прохождении поворотов красивые дуги, как на спортбайке, не получится: Gyro X «не любит» подолгу оставаться в наклонном положении. Ему не хватает скорости, чтобы держать крен, –

## ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

### ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модель	Honda Gyro X
Модельный год	1982
Сухая масса, кг	88
Габариты, мм	1635x640x1405
Колесная база, мм	1155
Высота по седлу, мм	715
Объем бензобака, л	5
Объем маслобака, л	1,2

### ДВИГАТЕЛЬ

Тип	1-цилиндровый, 2-тактный, с раздельной системой смазки
ГРМ	лепестковый клапан на впуске
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	49
Размерность, мм	40,0x39,3
Степень сжатия	7,2
Макс. мощность, л.с. при об/мин	4,5/6500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	5,3/4500
Система питания	1 карбюратор
Система охлаждения	воздушная, принудительная
Система запуска	электро- и кикстартер

### ТРАНСМИССИЯ

Сцепление	автоматическое, клиноремным вариатором
-----------	--

### ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	стальная, сварная
Передняя вилка	рычажная
Задняя подвеска	моноамортизатор
Передний тормоз	барабанный
Задний тормоз	барабанный
Передняя шина	3.50-10
Задняя шина	130/90-6



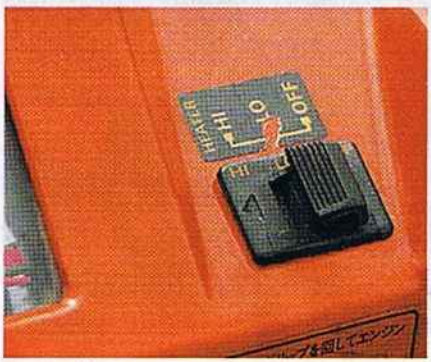




Колесо включения поворотников.



Приборка тоже квадратная.



Неработающий подогрев рукояток.



Бензо- и маслобаки – под сидлом.

включенном сигнале поворота раздаётся громкое «цок-цок» – с таким напоминанием даже ребенок не забудет вернуть кружок в исходное положение после завершения маневра.

Что за странный рычажок рядом с правой рукояткой?.. Ба, да это же подогрев рукояток!.. Радовался недолго – подогрев не работает: «перекушены» провода. Устройство не входит в стандартное оснащение Gyro X, скорее всего, это дополнительный аксессуар. Зато в стоке огромное ветровое стекло. Правда, владелец мопеда его снял – по причине нелепости «лопуха» на «табуретке-полтиннике».



Таким выпускается Gyro X сегодня.

Тормоза у тестируемого Gyro давно «кончились», так что проверить их эффективность не получилось. Оба тормоза барабанные, но тихоходной «табуретке-полтиннику» их должно хватать. Могут сказать, что на выпускаемых до сих пор Gyro X дискачи по-прежнему не появились – значит, барабаны работают сносно... Исчерпала свой ресурс и резина: некогда «зубастая», она превратилась в гоночный слик. Найти «обувку» на колеса Gyro X сложно – нестандартный размер.

Смешной, неказистый и своеобразный в управлении, он удобен тем, кто только учится управлять мототехникой, кому не на чем кататься на даче. И у кого развито чувство юмора. ❧

Скутер на тест предоставил москвич Василий ЗЕЛЕНЦОВ.



Задний металлический багажник.







## ПРИМЕНИ СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ:

**[www.souzmoto.ru](http://www.souzmoto.ru)**

**ПРЯМОЙ ДОСТУП НА ЯПОНСКИЕ МОТОАУКЦИОНЫ!  
ЕЖЕНЕДЕЛЬНО БОЛЕЕ 3000 МОТОЦИКЛОВ! СДЕЛАЙ СВОЙ ВЫБОР!**

В марте компания SOUZMOTO импортировала в Россию 723 единицы техники

Марка мотоцикла	Примерная цена (у.е.) в СОУЗМОТО	Средняя цена (у.е.) в других салонах
HONDA CB-1	от 1800	от 2300
SUZUKI BANDIT400	от 1800	от 2300
HONDA CB400SF	от 2200	от 2700
SUZUKI RF400	от 2500	от 3000
KAWASAKI ZZ-R400-2	от 2500	от 3000
HONDA XR250BAJA	от 2700	от 3200
YAMAHA TT250RAID	от 2500	от 2900
SUZUKI INTRUDER 400	от 2500	от 2900
HONDA SHADOW 750-2	от 4900	от 5800
HONDA MAGNA 750	от 4400	от 5200
SUZUKI INTRUDER 1500	от 6500	от 8000
HONDA GL1500	от 6500	от 7800
HONDA CBR900RR-2	от 6000	от 7000
HONDA CBR600RR	от 7100	от 8800
SUZUKI GSX-R750	от 4700	от 5500
HONDA CB-750	от 2700	от 3200
HONDA CBR 954RR	от 8000	от 10000
HONDA CBR-1000RR	от 10000	от 12000
HARLEY DAVIDSON V-ROAD	от 14000	от 17500

### Москва

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

### Владивосток

Морвокзал, офис 239, 243, 208  
Тел.: (4232) 30-27-80 (многокан.)  
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 факс



## YAMAHA YFZ450, спортивный ATV, тюнингованный

Год выпуска **2004**

Двигатель **439 см<sup>3</sup>**

Макс. мощность

**39 л.с.** (базовая)

**45 л.с.** (после тюнинга)

Ориентировочная цена

базовой модели

**305000 руб.**

Ориентировочная цена

с учетом стоимости тюнинга

**370000 руб.**

Дмитрий ВЕРИЧЕВ,  
фото Дмитрия ТЮРИНА



Кайф от управления кроссовым мотоциклом можно вкусить и за рулем ATV. Прокатитесь на Yamaha YFZ450 – убедитесь сами. Но для подготовленного пилота даже этот «зверь», будь он «в стоке», – сплошное расстройство. Выход один – тюнинговать.

## ПОТЕНЦИАЛ ИКС-ФУНКЦИИ



Если попытаться составить уравнение, которое охарактеризовало бы процесс езды на тюнинг-овом YFZ450, получится примерно так:  $4=2+X$ , где 4 – это наш квад, 2 – мотоцикл-кроссач, а X – переменная, которая отражает степень полученного удовольствия от пилотажа.... Приверженец точных наук к уравнению, может, и придерется. Да, математика – не мой конек. Но, поверьте, доставшийся нам на тест квадрик – с тем самым «иксом». По ощущениям, он почти кроссач, только более устойчив. Чтобы не сочли заявление голословным, объясню к чему сии сентенции.

...В начале теста я аккуратничал: машина затюненая, трасса незнакокая – мало ли что! Но вскоре осмелел – квад, чувствую, позволяет большее. В том заслуга Ивана, владельца YFZ450: ATV он сделал лучше, потому что наапиговал самым лучшим. В списке тюнинг-компонентов фигурируют такие, о производителях которых многие российские любители совершенствовать в квадрах все и вся и не слышали. Скажем, рычаги передней подвески, расширившие переднюю колею на 76,2 мм, – от Laeger's. Задняя ось, приведшая к соразмерности ширину задней колес с передней, – от Lone

Star Racing. Благодаря им квад стал значительно устойчивее. Самая же, пожалуй, важная модернизация – замена штатных амортизаторов компонентами от Motowoz. В России продукция этой фирмы – редкость. Но владелец-тюнингер доискался и выбрал именно эти амортизаторы неспроста. Их отличительная особенность – непривычно толстый, для пушей прочности покрытый каучуком армированный шланг, соединяющий амортизатор и выносной резервуар. За счет внушительного диаметра шланга циркулирующая в нем жидкость гораздо быстрее проникает в «бачок» – и подвеска более эффективно «глотает» неровности трассы. У амортизаторов Motowoz еще одна полезная особенность. Сравните: у большинства высококлассных амортизаторов регулировок три – преднатяг пружины, демпфирование сжатия и отбоя. При настройке тех, что установлены на нашем ATV, можно регулировать еще и преднатяг каждой из трех пружин амортизатора по отдельности! Операция не требует специальных навыков и занимает не больше десяти минут.

...Вкатавшись, я проходил связки поворотов, не опасаясь перевернуться. Четырехколесник исключительно послушен в любой ситуации. Скруглить траекторию? Пожалуйста! И не важно, что под колесами – рыхлый грунт или кочкари: квадрик идеально идет по дуге, не пугая пилота нестабильностью. Кроме того, о чем уже сказано, улучшили управляемость установленный владельцем рулевой демпфер, а также задние покрышки ПТР MXR 19". С новой подвеской ATV стал ниже по сравнению со «стандартом» (а значит, понизился и центр тяжести). С более высоким (на 5 см) рулевым валом Houser, работающим в паре с широким кроссовым рулем Renthal Fat Bar, машину удобнее пилотировать как сидя, так и стоя. Эта доработка кажется особенно актуальной, если вспомнить о штатном руле: он мало того, что неудобен, так еще и установлен слишком низко, что формирует некую позу, в которой ездить стоя – занятие малоприятное.

Впереди простой пологий поворот – такой не может ни напрячь, ни испугать. Привычно свешиваюсь в его внутреннюю часть и на ровном газу иду по дуге... Но черт! Незнакокая трасса преподнесла-таки сюрприз: обычный с виду вираж оказался только началом сложной связки, вторая часть которой предполагает ее прохождение на гораздо меньшей, чем я успел развить, скорости. Тормозить поздно! Еще глубже свешиваюсь, чуть ли не сползаю с квадра, и, добавляя газу, с заносом ввинчи-





Штатный механизм «курка» газа переделан под ручку мотоциклетного типа.



Хозяин квадра пренебрег возможностью снизить вес ATV за счет ликвидации «ручника».



Защитные дуги повышают уровень безопасности пилота и при обычной, незэкстремальной езде (сеть страхует стопы от соскальзывания с подножки под колесо), и в контактной борьбе с соперниками в условиях гонки: дуги не пустят колесо соперника в пространство между колес твоего квадра, а значит, предупредят переворот.



Элементы, придавшие квадрициклу лучшую устойчивость: рычаги Laeger's и амортизаторы Motowoz. На фотографии виден характерного вида толстый шланг и гайки для регулировки каждой из трех пружин амортизатора.

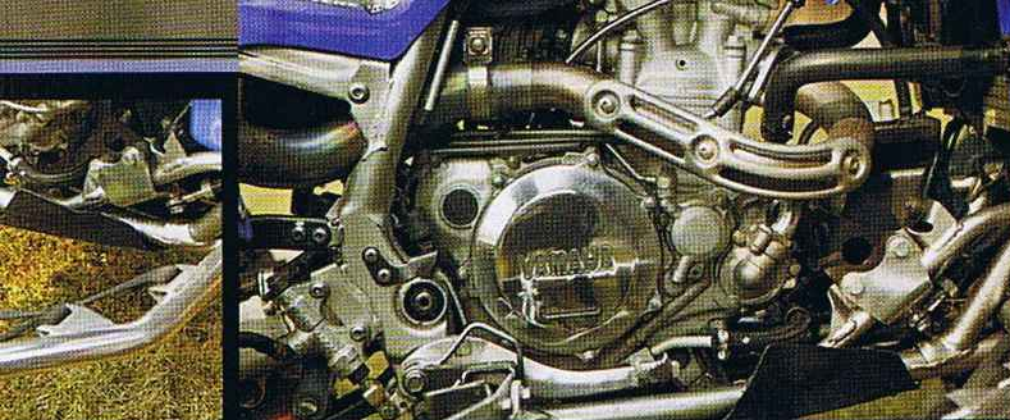
Меньшая, чем в «стоке», ведомая звездочка добавила «максималки».



Тюнинговый руль гораздо шире стандартного, а потому предоставляет пилоту больше свободы действий при маневрах.







Мощный, отзывчивый двигатель – заслуга инженеров Yamaha, а его лоск – плод трудов владельца.



Разлапистость – залог устойчивости.



Наклейки из толстой перфорированной резины на задних крыльях – дополнительная опора для ног пилота при смещении тела назад.



Титановый «конец» избавил от «одышки» двигатель и в целом освободил аппарат от пары лишних килограммов.

## ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

### ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модель	Yamaha YFZ450
Модельный год	2004
Габариты, мм	1840/1170*/1090*
Колесная база, мм	1280
Сухая масса, кг	157
Высота по седлу, мм	800*
Дорожный просвет, мм	255*
Объем топливного бака, л	10

### ДВИГАТЕЛЬ

Тип	1-цилиндровый, 4-тактный
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	439
Размерность, мм	95,0x62,0
Степень сжатия	11,9
Макс. мощность, л.с.	45
Система питания	карбюратор Keihin с Ø диффузора 39 мм и датчиком положения дроссельной заслонки
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер

### ТРАНСМИССИЯ

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

### ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Передняя подвеска	независимая
Задняя подвеска	маятниковая, с моноамортизатором
Тормозная система	гидравлическая, раздельная
Передний тормоз	двухдисковый, гидравлический, с двухпоршневыми суппортами и армированными шлангами
Задний тормоз	однодисковый, гидравлический, с однопоршневым суппортом
Передние шины	AT21x7-10
Задние шины	AT20x10-9

\*Показатели «стокового» квадранцикла.

## ЦЕНА ТЮНИНГА

### ДВИГАТЕЛЬ

Прямоточный глушитель Pro Circuit Titanium Ti4	\$499
Рекалибровочный комплект жиклеров GYTR	\$60
Воздушный фильтр пониженного сопротивления Twin Air	\$20

### ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА

Рычаги Laeger's Long Travel +3 A-Arms	\$950
Амортизаторы Motowoz Triple Adjust	\$1350
Рулевой вал Houser +2	\$240
Рулевой демпфер Pep	\$160

### ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА

Амортизатор Motowoz Double Adjust	\$935
«Качалка» задней подвески Elka	\$225
Ось Lone Star Racing Axcalibar	\$410

### РАЗНОЕ

Ведомая звездочка JT, 37 зубьев	\$35
Задние покрышки ITP 19" MXR	\$280
Передний бампер AC Stadium	\$90
Задний бугель DG fat series	\$70
Передняя пластиковая облицовка Maler Race-Cu	\$230
Дуги для защиты от бокового удара White Brother	\$175
Армированные тормозные шланги Galfer	\$89
Ручка газа Motion Pro Vortex	\$60
Ручь Rental Fat Bar	\$120
Ручьятки руля Scott	\$10
Резиновые накладки на задние крылья Tech Spec	\$80
Комплект графики для пластиковых облицовок East Coast ATV	\$129
Расходы на доставку и таможенную очистку тюнинговых компонентов	\$400

**ИТОГО** \$6617



ваюсь в поворот. Уф-ф! А ведь будь подомной YFZ450 на штатной подвеске, пары смачных кульбитов нам с ним не избежать... Пожалуй, стоит отдышаться. Напряжение в конечностях уже дало о себе знать: спортивная техника требует и от пилота соответствующей подготовки. Моя же физическая форма оказалась явно недостаточной. Пока уймется дрожь в мышцах, оценю-ка внешние изменения, постигшие квад. Первое, что бросается в глаза: ATV, действительно, стал значительно шире и ниже, он будто распластался по земле, надежно опираясь

на вызывающего размера ноги-амортизаторы и зубастые подошвы-шины. Вглядевшись, понимаешь, что при модернизации этого квадрацикла хозяин руководствовался традициями американской школы off-road-тюнинга: здесь вам и полированные до зеркального блеска боковые крышки двигателя, и воинственная графика на обличовках. А оцените пластик, особенно кроссовую «морду» Maier – она без фар, с изрядно усеченными передними крыльями. Все это наводит на мысль о том, что машинке скорее

место на трассе популярных за океаном гонок по прибрежным дюнам, нежели в окрестностях еле-еле оттаявших подмосковных угодий.

Что ж до двигателя, то владелец квадра, справедливо рассудив, что от добра добра не ищут, в него глубоко залезать не стал – ограничился тем, что установил прямоточный «конец» Pro Circuit Titanium, вживил комплект тюнинговых жиклеров в карбюратор и заменил «родной» воздушный фильтр «нулевиком».





Доработке подвергся и «курок» газа. Его штатный механизм переделан под ручку газа мотоциклетного типа. Если откровенно, не все получилось идеально гладко. Обычно мотоциклетная ручка газа управляет дросселем с помощью двух тросов – тем самым позволяет мягко дозировать открытие заслонки. У «курка» же ATV всего один трос, он остался на своем месте и после модернизации, поэтому с газом нужно быть поаккуратнее.

В том, что «внутренности» движка остались нетронутыми, нет ничего странного. Мотор YFZ450 с пятью титановыми клапанами на цилиндр хорошо себя зарекомендовал: он, что привычно для спортивной техники, «любит» высокие обороты, мгновенно откликается на газ, а его возросшей мощности при сократившемся весе квадра с лихвой хватит для кроссовых продубасов.

Немного подкачала коробка передач. При переключениях она «по-ямаховски» требовательна к усилиям пилота: станешь нежничать с лапкой КП, – промахнешься мимо второй передачи и «воткнешь» «нейтраль».

По не разгоном единым... Когда наступит черед тормозить, дисковые тормоза с армированными шлангами помогут совершить хорошо контролируемое, интенсивное замедление.

Как ни странно это звучит по отношению к спортивному квадрациклу, YFZ450 наделен средствами, делающими его эксплуатацию удобной. Например, конструкторы оснастили его электростартером (дублирующего кика нет!)

и стояночным тормозом. Владелец протестированного квадра не стал ради снижения веса избавляться от этих ненужных, по мнению многих спортсменов, прибуд. Больше того, принял меры к повышению уровня собственной безопасности – оснастил ATV мощным передним бампером и дугами для защиты от бокового удара.

Если кто не знает, опытный пилот любой спортивный квадрацикл восприни-

мает лишь как заготовку для создания аппарата, отвечающего собственным требованиям. Модернизация YFZ450 пошла на пользу и машине, и владельцу. Возможности квадра возросли по всем показателям. Разве не это основная цель тюнинга? ❧

Редакция благодарит команду Cannibal Racing и лично Ивана БУРКОВА за предоставленный на тест квадрацикл.





Сезон в разгаре, кто хотел купить «два колеса» – купил. Но до сих пор многие штудируют газетные объявления, «прочесывают» ассортимент и номенклатуру японских мотоаукционов в поисках именно этого аппарата.

Дмитрий  
ВЕРИЧЕВ,  
фото  
автора

# САХАРНЫЙ. ВЫБЕРИ УДАРЕНИЕ

Yamaha XTZ750 из тех, что нравятся или не нравятся с первого взгляда. Его вначале нужно «распробовать», а уж потом судить, годится тебе или не годится. В случае с этим мотоциклом огульные суждения, вроде «старый», «тяжелый» или «да ну, он некрасивый», воспринимаются так же, как рассуждения фотомодели об ошибках в устройстве роторно-поршневого двигателя. Super Tenere – не просто большой эндуро для путешествий, как может показаться на первый взгляд. Это, по сути, реплика знаменитого аппарата – неоднократного победителя ралли «Париж–Дакар». Даже в его названии слышишь отголоски пустынных баталий (Tenere – один из самых труднопроходимых участков Сахары). Несмотря на «преклонный возраст», возможности мотоцикла по-хорошему впечатляют.

Загвоздка в том, что, обладая немалым потенциалом, XTZ750 требователен к уровню мастерства пилота. Если опыта недостаточно, эксплуатация аппарата превратится в малоприятное, утомительное занятие. Все дело в родословной: он скорее внедорожник, нежели что-то другое. Длинноходные подвески, высоко расположенное довольно узкое седло, прямая, приближенная к кроссовой посадка пилота. Оценив все это, понимаешь, почему за пять лет производства Super Tenere не нашел «всенародного поклонения» и широкого распространения. Большинство покупателей расценивали аппарат именно как эндуро для путешествий, а отнюдь не как снаряд для скоростной езды по бездорожью. Оно и понятно – многие ли покупатели в такой же физической форме, как Стефан Петрансель, каким он был на пике гоночной карьеры? Если же вы, отбросив сомнения, твердо решили стать таковыми обладателем Yamaha XTZ750, то последующая информация, надеюсь, поможет сформировать о нем мнение.

При подборе конкретного экземпляра обратите внимание на посторонние шумы в трансмиссии. Чаще всего шум возникает при пробеге после 30 тыс. км и является следствием высокой нагрузки, которую испытывает КП из-за большой мощности двигателя. Вопреки расхожему мнению о крайней ненадежности фирменных «ямаховских» 5-клапанных

головок цилиндров, двигатель чаще всего не доставляет владельцу хлопот, кроме характерного для многих Yamaha повышенного масляного «аппетита». Но здесь уж ничего не попишешь – возраст, знаете ли. Об этом нужно помнить. Равно как и о том, что проверять уровень масла следует только при прогре-

том моторе после его остановки. Такой нюанс обусловлен примененной на мотоцикле системой смазки двигателя с сухим картером, которая (что очень важно для эндуро) сохраняет работоспособность при падении мотоцикла.

Если еще колеблетесь, будете ли использовать Super Tenere по его прямому

## YAMAHA XTZ750 Super Tenere, эндуро





назначению, т.е. для очень быстрого передвижения по пересеченной местности, то знайте: достаточно жесткая рама, длинная база и энергоемкие длинноходные подвески позволяют «летать» по пампасам» на скорости, близкой к максимальной (до 200 км/ч). Но, как водится, за любое удовольствие надо платить. Расплатой за подобные прохваты служат выходящие из строя подшипники рулевой колонки и противный скрип задней подвески. Который, впрочем, легко лечится шприцеванием шарниров ее рычажной системы.

Вот что еще имеет значение: тормоза здесь столь же остры, как и характер мотоцикла в целом. Более того, неожиданно резкий передний неподготовленного пилота способен просто испугать. Но если у вас достаточно опыта, а душу заполняет тяга к авантюризму, бойцовский характер и огромный потенциал XTZ750 откроют безграничные возможности утолить X-голод в сахарных путешествиях. Правильно поставьте ударение. ❏

## ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

### ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модель	Yamaha XTZ750 Super Tenere
Год выпуска	1989–1994
Габариты, мм	2355x815x1355
База, мм	1505
Высота по седлу, мм	910
Сухая масса, кг	195
Макс. скорость, км/ч	190
Разгон до 100 км/ч, с	4,1
Объем топливного бака, л	26
Расход топлива, л/100 км	6,8

### ДВИГАТЕЛЬ

Тип	2-цилиндровый, 4-тактный, рядный
ГРМ	ДОНС, 5 клапанов на цилиндр
Рабочий объем, см³	749
Размерность, мм	87x63
Степень сжатия	9,51
Макс. мощность, л.с. при об/мин	70/7500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	68/6750
Система питания	2 карбюратора Mikuni с диффузоров 38 мм

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 подвеска	телескопическая вилка
Ход переднего колеса, мм	235
Задняя подвеска	маятниковая, с моноамортизатором и прогрессивной характеристикой
Ход заднего колеса, мм	215
Тормозная система	раздельная, гидравлическая
Передний тормоз	2 диска Ø 245 мм, 2-поршневые скобы
Задний тормоз	1 диск, 1-поршневая скоба
Передняя шина	90/90-21
Задняя шина	140/80-17
Ориентировочная цена	91000–120000 руб.

## ПОДРОБНОСТИ ЖДИ К ЗИМЕ

На исходе зимнего сезона в США, в горах Rocky Mountains штата Колорадо прошла уникальная выставка новых снегоходов – Snow Shoot 2008. Уникальна она тем, что здесь журналистам предоставляют возможность тестировать новинки, как говорится, в хвост и гриву! Чем и воспользовался наш корреспондент Вячеслав Субботин, лично «продегустировавший» каждую



Фото Yamaha

## СНЕГ – ПО ЕВРОСТАНДАРТАМ

Где «оторваться» владельцу современного снегохода? «Летать» по целине вокруг дачи надоедает... Для жителей Мурманска и области такого вопроса больше не существует. Шаг к окультуриванию снегоходной езды в рамках федерального проекта «Снежные просторы» помог сделать эксклюзивный дистрибьютор канадской компании BRP в России – компания «Росан». При поддержке самой BRP в Мурманской области открыта первая в России, по словам представителей BRP, официальная (а значит, соответствующая международным стандартам) снегоходная трасса. Ее прокладывали на месте существовавшей с 1999 года любительской, на которой уже проводились различные соревнования, вплоть до этапов чемпионата России. Общая протяженность трассы – 130 км. Она разбита на несколько маршрутов, которые по силам преодолеть пилотам различной степени подготовки, начиная от прогулочно-экскурсионной части и заканчивая сложными гористыми участками – для искушенных. На международном уровне и условия безопасности. Скажем, всех без исключения желающих прокатиться орга-

из новинок. А попробовать было что: новая серия снегоходов Ski-Doo на революционной платформе REV-XP (она на треть жестче на изгиб и при этом гораздо легче), линейка «интеллигентных» машин Polaris семейства IQ, новые туристические модели от Arctic Cat и сумасшедшие дрегстеры от Yamaha... Подробный отчет о фигурантах этого шоу мы опубликуем в одном из осенних номеров, поближе к снегу. А пока можете посмотреть видеоролики на сайте [www.zr.ru](http://www.zr.ru).

низаторы, как они заверяют, собираются тестировать на наличие в крови алкоголя, следить, чтобы райдеры были в шлемах (снегоходную экипировку, а если понадобится, то и сам снегоход можно здесь взять напрокат). На безопасность работает и разметка трассы – она снабжена предупреждающими знаками, радиосвязь осуществляется на всех участках маршрута.



Фото BRP



Иван  
КСЕНОФОНТОВ,  
фото автора и фирм-  
производителей



На российском моторынке в небывалой доселе массе появились производители с новыми для нас именами.

## ВОСТОЧНО-ЗАПАДНАЯ ВОЛНА

Покупателю на заметку: если компания-продавец в своем названии не содержит ярко выраженной азиатской фонетики, значит, это бренд российской фирмы, торгующей той же китайской или тайваньской техникой. Таких компаний с более благозвучными для нашего слуха названиями становится все больше, ассортимент их товаров не ограничивается каким-то одним видом – скутерами, мотоциклами или ATV. Кроме того, под этой маркой могут продаваться

машины различных производителей, и определить их принадлежность можно, лишь расшифровав буквенно-цифровой код (что сделать не так просто)... Еще одна тенденция – помимо ошеломляющего роста числа китайских компаний, ускоренными темпами на наш рынок стала внедряться тайваньская техника, впервые всерьез заявили о себе производители из Индии... Впрочем, обо всем по порядку, причем алфавитному – чтобы никому не было обидно.

**BAOTIAN.** Крупная китайская компания Sino-Hongkong Baotian Motorcycle Industrial Co. Ltd., к вашему сведению, продает свою продукцию (скутеры и мотоциклы) в Европе и Америке. На российском рынке она первый год. Из всего, что содержит модельный ряд, состоящий из полутора десятков скутеров, для нас пока доступны лишь несколько моделей с 4-тактными моторами воздушного охлаждения. Самая современная из них – Baotian BT151T-2C. Это аппарат на больших 16-дюймовых колесах, дизайн явно навеян апрелиевскими «скарабеями». Передняя облицовка спроектирована под радиатор жидкостного охлаждения, задний фонарь – на светодиодах.

У скутера не столь оригинальной, но популярной внешности Baotian BT125T-2 подготовка пластиковых поверхностей и окраска скутера произведены по итальянской технологии. Передний тормозной диск – из высокопрочного алюминиевого сплава. Чехол седла по долговечности не уступает тем, что

Технические характеристики упомянутых в обзоре моделей почерпнуты из их описаний, предоставленных в мотосалонах. Достоверность сведений – на совести продавцов. Редакция «Мото» рассчитывает протестировать технику, чтобы дать более объективную информацию.



**Baotian  
Rebel 49**

на японских скутерах. В светотехнике используются комплектующие от Philips, карбюратор – японский.

Классический стиль Baotian BT125T-17 подчеркивают круглая фара, своеобразной формы руль, рычажная вилка. Дань современным веяниям – литые колеса и передний дисковый тормоз. Для пассажира созданы все удобства – откидные подножки, рукоятки по бокам облицовок и ремешок, протянутый поперек большого седла. Мотор мощностью 7,5 л.с. разгоняет аппарат до 80 км/ч.

С модным в Европе ностальгическим дизайном – Baotian BT49QT-11. Машина примечательна внушительным глушителем-прямотоком, передней вилкой с «гидравликой» и огромным для «полтинника» – 7-литровым бензобаком. Более современный дизайн Baotian BT49QT-12, со сдвоенными фарами. Длинное сиденье, форма полика и грузоподъемность 160 кг позволяют перевозить пассажира. У еще более изысканного Baotian Rebel 49 мотор удовлетворяет нормам Евро-3.

**GIANTCO.** Сравнительно новое (с 2004 года) и по китайским понятиям «средней руки» (объем производства – до 120 000 единиц мототехники в год) предприятие Giantco, его мототовар только появился на рынке России. Как и в большинстве случаев, российские дилеры, выбирая из модельного ряда товар для продажи у нас, действуют по безотказному правилу: «Чтоб дешево и сердито!».

У модели двухгодичной давности – Giantco Sprint 50 достаточно расхожая для китайского мотопрома внешность, литые 10-дюймовые колеса, «телескоп» и передний дисковый тормоз. Оборудован скутер 4-тактным мотором умеренной мощности с нейтрализатором отра-



ботавших газов. Следует ожидать, что появится ностальгического плана скутер Giantco Venus (внешне – точная копия Yamaha Vino) – новый в модельном ряду компании.

**JIALING.** Другая китайская компания-новичок – China Jialing Industrial Co., Ltd. Она примечательна уже тем, что именно с ней великая корпорация Honda Motor Co. образовала в 2001 году совместное предприятие по производству скутеров и узлов к ним. Техника Jialing, хорошо известная в Европе, до России только-только начинает доходить, причем ввозимые модели далеко не самые продвинутые. Скутер Jialing JL 50QT-18 оборудован 4-тактным мотором с умеренной мощностью (2,5 л.с.), барабанными тормозами и передней рычажной вилкой. Рассчитан на одного человека, способен передвигаться со скоростью до 50 км/ч. У построенного на той же платформе Jialing JL 50QT-10B чуть более современная внешность. На модификацию Jialing JL 50QT-10i устанавливают 2-тактный мотор.

Самый мощный из продаваемых у нас скутеров компании (по утверждению самих продавцов) – Jialing JL 50QT-30. Его 4-тактный мотор выдает 6,5 л.с., что позволяет ехать вдвоем со скоростью 80 км/ч. Откровенно говоря, эти данные вызывают сомнения.

**JIANSHE.** Крупная китайская компания Jianshe хорошо известна у нас своими мотовездеходами. Теперь настало время появиться и скутерам. Правда, ничего оригинального в них не найдете. У модели Jianshe JS50QT-19 внешность типичная для предыдущей волны скутеров китайского мотопрома, а они не претендовали на технические

Giantco Sprint 50



Jianshe JS50QT-19



Jialing JL 50QT-10B

изыски – лишь бы оправдывали вложенные в них деньги и сразу после покупки не развалились. Мотор – 2-тактный, малофорсированный (3,3 л.с.). Подвески простейшие – без «гидравлики» (спереди рычажная вилка), тормоза – барабанные. Последуют ли другие, более пафосные модели компании, пока не ясно.

Minsk MMB3-2.154

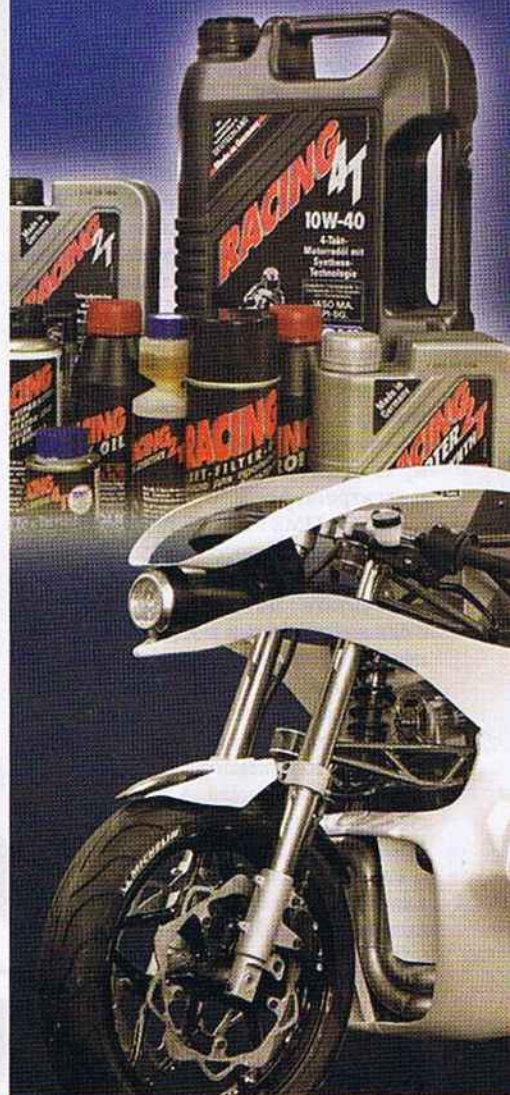


реклама

**LIQUI  
MOLY**

made in Germany

ЛЕГКО БЫТЬ СКРОМНЫМ  
КОГДА ТЫ ЛУЧШИЙ



**ЛИКВИ МОЛИ**

МАСЛА И ХИМИЯ  
ДЛЯ МОТОЦИКЛОВ

[WWW.LIQUIMOLY.RU](http://WWW.LIQUIMOLY.RU)



Да и эта модель распространилась из славного города Ярославля, куда один из предпринимателей завез ее пару вагонов...

**MINSK.** Продукцию минского завода «Мотовело» мы включили в этот обзор на «Желтых страницах» только потому, что наш ближайший во всех смыслах западный сосед пришел на российский рынок со своей новой продукцией на одной волне с восточными. Мы-то, конечно, знаем, что Белоруссия еще ближе, чем мы, к центру Европы. Ну так вот... Минский мокик ММВЗ-2.154 (название модели – Demo) отдаленно напоминает бесшабашным спартанским дизайном Sachs MadAss. Такая же открытая рама, она из трубы большого диаметра, «по совместительству» выполняющая функцию бензобака. Двигатель – китайский клон «кубовского» (от Honda) мотора, куцее сиденье. Однако скопирован минский мопед с более древнего, чем «Бешеная Задница», чешского «трубороллера» Majek Vision MV-01 (тест в «Мото», № 9-2001). Отличия Demo – спицованные колеса, барабанные тормоза и 4-тактный мотор. Комплектующие электросистемы (мигалки, пульта на руле, контрольные приборы со спидометром) – от «больших» аппаратов с аистом на эмблеме. В отличие от большинства аналогичных китайских моторов, этот – с «ручным» сцеплением. Порядок включения передач у 4-ступенчатой КП – по мотоциклетному стандарту (первая – вниз). Имеется и электростартер.

Модель ММВЗ-2.154 – первая серийная машинка от белорусского завода «Мотовело» с кубатурой движка 50 см<sup>3</sup> (если не считать мотовелосипеды «Кроха» с односкоростными моторчиками). Этот первый «блин» «комковат» – крайне небрежно подогнаны пластиковые детали, экстремально «дубоваты» седла – они изготовлены если не из черного мрамора, то из какого-то схожего по твердости материала. А ведь средства защиты для пятой точки нынче в дефиците...

Несомненное достоинство мокика – универсальность его использования. 16-дюймовые колеса позволят ездить по дорогам любого качества и даже по грунтам. Подвески, хотя они и без «гидравлики», но с большими (относительно скутеров) ходами. Достоинством машинки назовем и малый расход топлива – около 2 л на «сотню». Ну и, разумеется, относительно низкая цена (24 500 руб.).



TGB 101s

**SACHS.** Оказывается, и европейцы не прочь полакомиться плодами китайского мотопрома, более того – попотчевать ими других. Прославленная и старейшая немецкая компания Sachs Fahrzeug- und Motoren-technik GmbH широко использует в своей малокубатурной технике узлы и детали китайского происхождения, а также продает лучшие модели под своим брендом. Семейство скутеров с этого года выезжает и на наши дороги.

По-современному скроен дизайн «пернатого хищника» Sachs Eagle 125. Совсем другой – «дутый» дизайн «пчелы» – Sachs Bee 125. А вот облик «полтинника» Sachs 49er 12” хорошо знаком по скутерам других ки-

тайских компаний. Аналогична ему версия на 10-дюймовых колесах Sachs 49er 10”. Показательно, что все эти «мопеды» (по терминологии ГИБДД) рассчитаны на перевозку пассажира. У скутеров под маркой Sachs достаточно типичный «среднекитайский» уровень: простая телескопическая вилка, литые колеса с незамысловатой конфигурацией спиц, тормоза – как водится: передний – дисковый, задний – барабанный. А также среднефорсированный 4-тактный мотор воздушного охлаждения. Они не претендуют на лидерство по «наворотам», зато добротны сделаны – что гарантирует прославленный бренд.

В середине сезона следует ожидать, что появится и скутер крейсерского класса под маркой Sachs от известной компании FUM. Модель FY400T нетипична для китайского мотопрома – ни кубатурой мотора жидкостного охлаждения, ни количеством «наворотов», характерных для машин японского или европейского происхождения (например, 2-дисковые передние тормоза). Мотор мощностью 27 л.с. позволяет мчаться с пассажиром со скоростью 120 км/ч. Держитесь, «Ямахи», «Сузуки» и иже с ними!

**TGB.** Компания, аббревиатура которой расшифровывается как Taiwan Golden Bee Co., Ltd. («Золотая пчела Тайваня»), производит широкую гамму мототехники с 1978 года, она неплохо зарекомендовала себя в Европе скутерами и ATV с моторами от 50 до 450 см<sup>3</sup>. Часть этого «роя пчел» в виде скутеров долетела и до нас. На одной платформе на «солидных» 12-дюймовых колесах выполнены TGB 101g и его внедорожная модификация. TGB 101s – со своеобразным защитным каркасом над передним обтекателем. За динамичной внешностью TGB 303R скрываются усиленные подвески, покрышки с увеличенными индексами скорости и нагрузки, бензобак довольно большого объема. В новинке этого года – TGB R50X – компания применила конструкции, пришедшие из мотоспорта: мощные спортивные подвески, колеса увеличенной размерности, дисковые тормоза на обоих колесах, глушитель типа «саксофон», на аппарате полностью электронная приборная панель. У скутера яркая спортивная внешность.

Моторы у всех – из вымирающего вида двухтактников. У них довольно высокая мощность – 4,9 л.с., она подразумевает езду со скоростью, значительно превышающей 50 км/ч. «Боливары», то есть «пчелы», вынесут двоих: заявленная максимальная нагрузка на все модели – 150 кг. Аппараты оснащены пассажирскими подножками, у всех моделей регулируемые задние амортизаторы.



Sachs Eagle 125





Tomoto 150-A/F3

Tomoto 125-4B



Tomoto PY250



**ТОМОТО.** Эта малоизвестная китайская компания снабжает Европу, США и Австралию мототехникой небольшой кубатуры, преимущественно спортивно-развлекательного назначения. «Нарисовалась» она и у нас (и уже получила ник «томато»). Мотоцикл-эндуро Tomoto PY250 (на российском рынке – TM250) скорее предназначен для внедорожных прохватов, чем для езды по дорогам: у него клиренс 340 мм, зацепистая резина размером 21/18 дюймов, одноступенчатое седло, оба тормоза – дисковые. Тем не менее грузоподъемность машины – 160 кг, она оборудована светотехникой, «поворотниками», зеркалами, площадкой под номер. Скорость на дороге – до 110 км/ч.

Мини-круизер Tomoto 150-A/F3 – на литых колесах, с одноцилиндровым мотором мощностью 9,5 л.с., весит 126 кг. Сиденье – ступенькой, для пассажира предусмотрена небольшая спинка.

Типичный дорожный мотоцикл Tomoto 125-4B с двумя амортизаторами сзади, небольшим стальным багажником, на ли-

тых колесах со спицами в виде изящных 5-конечных звезд. Аппарат – как мул: несмотря на небольшую собственную массу (115 кг) может везти двоих – его грузоподъемность составляет 185 кг.

**TVS.** Знаковым событием стал выход на наш рынок представителя индийского мотопрома, а именно компании TVS Motor. Очень достойно выглядит ее мотоцикл TVS Apache со 150-кубовым мотором мощностью 13,5 л.с. Стильный аппарат «нагреб» у себя на родине в 2006 году целую кучу призов в самых разных номинациях. Однако наиболее ценным достижением называют признание японцев: те назвали изделие TVS соответствующим критериям японского качества. И вот его можно получить всего за 50 000 рублей.

Полярной «апаху» моделью – не по качеству, а по назначению – выступает мопед TVS Champ (название переводится то ли как сокращение от «чемпиона», то ли как «чавкать, грызть удила»). Откровенно говоря, с первого взгляда машинка не будоражит воображение, и рука не тянется к бумажнику, чтобы выложить за нее хоть и смешные, но все же кровные 20 000 рублей. «Совкопеды» последних лет жизни (в конце 80-х) были симпатичнее. В этих же видишь абсолютно пофигистское отношение к экстерьеру и наплеватьство на все, что мог бы дать технический прогресс. Барабанные тормоза, подвески без «гидравлики», простейшая светотехника и контрольные приборы, 2-тактный мотор без каких-либо наворотов (установили хотя бы электростартер!), ни тебе раздельной смазки,

реклама



## НОВАЯ ПРОГРАММА ДЛЯ ПОКУПАТЕЛЕЙ МОТОТЕХНИКИ

- участие в соревнованиях
- сопровождение в спорте
- занятия в мотошколе
- тренировки на картодроме

[www.bikeland.ru](http://www.bikeland.ru)  
(495) 221-222-7



### ГОНКИ

#### ДЛЯ ВСЕХ И КАЖДОГО

- каждый четверг с 20.00 – 24.00 ч.
- 8 этапов соревнований
- для всех владельцев мотоциклов KTM (supermoto)
- специальная программа для покупателей KTM – 2007
- призовой фонд в конце сезона

[www.cup.bikeland.ru](http://www.cup.bikeland.ru)  
8 (905) 594-19-98



### ГОНКИ

#### ДЛЯ ВСЕХ И КАЖДОГО

- каждый четверг с 20.00 – 24.00 ч.
- 8 этапов соревнований
- для всех владельцев мини-мотоциклов Blata
- специальная программа для покупателей Blata – 2007
- призовой фонд в конце сезона

[www.cup.bikeland.ru](http://www.cup.bikeland.ru)  
8 (905) 594-19-98



TVS Apache



TVS Scooty Pepi

ни лепесткового клапана. А уж запуск моторчика педалями!.. Тем не менее именно такими аппаратами наводнены азиатские и африканские страны, где основной массе ездоков «не до жиру», а передвигаться надо. Отсюда «плюсы» Champ'a: надежность (ломаться просто нечему), простота и неприхотливость к обслуживанию, малый вес и мизерный расход топлива. И кто знает, может, и у нас начнут ездить на «чавкалках» – от безысходности... Но чудес не бывает – двух «лошадок» в движке при отсутствии коробки передач не хватает, чтобы одолевать крутые подъемы, и тогда приходится педалировать. «Максималка» – в лучшем случае 50 км/ч (это когда ветер в спину и едешь под горку).

Еще один «привет от развивающихся стран» (не самый неприятный) – полноценное 2-местное седло и подножки для пассажира (заявленная грузоподъемность машинки – 130 кг). Причем не просто подножки, а целые платформы (и неоткидные) – на них в Индии неземансипированные женщины-пассажирки ставят обе ноги, когда сидят боком в национальной одежде – сари.

Но самая прикольная (уверен, так расценят очень многие) – модель первого в России скутера исконно индийского происхождения. Это 90-кубовый Scooty Pepi+, оснащенный 5-сильным 4-тактным двигателем. Вообще-то, кубатура эта у нас не очень популярна – с такой, по-хорошему, требуется регистрация в ГАИ и права. В общем-то, обидно будет затевать всю эту волокиту за скутер, динамика и размеры которого чуть выше, чем у среднестатистического «полтинника». С другой стороны, вряд ли какой инспектор заподозрит в этом аппарате с передним «барabanом» и абсолютно неприязательной, спокойной внешностью нечто большее, чем мопед. У скутера есть «чудинки» – розетка для прикуривателя или зарядки мобильного, подсвечиваемый замок зажигания, оснащен под-

светкой и бардачок под сиденьем. Скутер оборудован откидной площадочкой под ноги, но с одной (левой) стороны – опять-таки, для пассажирок в сари, которые только и могут, что ездить, сидя боком. Вместе с тем, имеются и «нормальные» откидные подножки. Кстати, в российских Правилах не прописано, как именно должен сидеть пассажир. Так почему бы не по-индийски?!

И это далеко не полный список новых имен на российском рынке: нынче что ни мотосалон – то и новый бенефициант из сонма азиатского мотопрома. «



TVS Champ



- Мотоциклы и скутеры.
- Новые и б/у.
- Большие и маленькие.
- Свежие и красивые.
- Очень много техники.

# МОТОМОЛЛ

**HONDA** **SUZUKI** **Kawasaki** **YAMAHA**

**Harley-Davidson** **Buell** **BMW** **aprilia** **DUCATI**

[www.motomoll.ru](http://www.motomoll.ru)  
[motomoll@mail.ru](mailto:motomoll@mail.ru)

Москва, ул. Сельскохозяйственная, д.38  
5 минут пешком от  
м. «Ботанический сад»  
**(495) 543-6434**

Реклама

**РИА**  
**МОТОРС**

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

**253-2969**  
**259-7676**

Екатеринбург,  
ул. Щербакова, 145а  
Мотосалон «Золотое крыло»  
8(343) 345 6405  
8(912) 243 6323  
[moto86@mail.ru](mailto:moto86@mail.ru)

Полный прайс-лист  
смотрите на сайте

**ПРОДАЖА В КРЕДИТ**

[www.riamoto.ru](http://www.riamoto.ru)  
[riamoto@mail.ru](mailto:riamoto@mail.ru)

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

Всегда  
в наличии  
в нашем салоне

**более 200**  
**МОТОЦИКЛОВ**

**В НАЛИЧИИ**  
**И НА ЗАКАЗ**

**ЯПОНСКИЕ**  
**МОТОЦИКЛЫ**  
С ПРОБЕГОМ





### TGB 101r, скутер, Тайвань

Начало  
производства **2006** |  
Двигатель **49,5 см³** |  
Макс. мощность **4,9 л.с.** |  
Макс. скорость **60 км/ч** |  
Сухая масса **81 кг** |  
Ориентировочная цена  
**41500 руб.**

# 101R

### TGB 101s, скутер, Тайвань

Начало  
производства **2006** |  
Двигатель **49,2 см³** |  
Макс. скорость **60 км/ч** |  
Макс. мощность **4,9 л.с.** |  
Сухая масса **81 кг** |  
Ориентировочная цена  
**41000 руб.**

# 101S

OFF ROAD SPORT SCOOTER

Иван КСЕНОФОНТОВ,  
фото автора

Считается, что по уровню качества техника из Тайваня якобы занимает промежуточную позицию между очень хорошими японскими аппаратами и теми, что похуже, – корейскими. И куда выше «китайцев». По крайней мере (если согласиться с тем, что уровень цены адекватен уровню качества), цены такую градацию подтверждают. Но подтвердит ли бытующее мнение дорожный тест?

## ЧТО ЗА СЛАДОСТЬ – «ЗОЛОТЫЕ ПЧЕЛЫ»?

Аббревиатура в названии этих двух 50-кубовых моделей – TGB («Ти-Джи-Би») расшифровывается как Taiwan Golden Bee – «Золотая пчела Тайваня». Романтично, пахнет медом... А завел – не медом, а дымком от сгоревшего масла: обе машинки оборудованы 2-тактными моторами.

Еще сам не успел как следует все рассмотреть, как отвлек прохожий: «Это что, «итальянцы» такие?»... Значит, не только я один обратил внимание на утонченный шарм дизайна. «Комар носа не подточит» – так сказал бы о тщательности подгонки панелей и облицовок.

«Эрка» и «эска» конструктивно – как братья-близнецы. «Солидные» 12-дюймовые литые колеса с низкопрофильными шинами (120/70-12), современный «волнистый» рисунок протектора. Модификация «s» – с двумя изящно вписанными в передний щиток круглыми фарами и со своеобразным защитным каркасом над передним обтекателем. Насколько надежно он защищает, сказать трудно, но поднимать аппарат, ухватившись за него, удобно. Несколько различается оформление приборных панелей, хотя концептуально они близки – никаких из-







лишество. Их создавали так, чтобы все показания читались предельно просто: цифры – большие, фон – белый.

Запустился мотор запросто. Однако насторожил удивительно тихий звук выхлопа. Удивительно потому, что форма глушителя – обычный «бочонок», их устанавливают на самые простые модели с мощностью двигателя около трех сил. А ведь заявленная мощность – под 5 л.с. подразумевает громоподобный рев из навороченных «саксофонов». Или заявленный показатель – блеф тайваньских «пасечников».

Но первые же километры тестового пробега породили «сомнения в сомнениях»: совершенно не обкатанные аппараты легко (на половине газа) преодолели рубеж 50 км/ч. А как только приличия позволили (после десятка километров пути) кратковременно дать полный газ, скутеры еще больше «взбодрились», и стрелка спидометра легла на отметку «60». Достоверность показателя тут же перепроверил с помощью спутникового GPS-навигатора – он зафиксировал 58,9 км/ч. Быстрее разогнаться до окончания обкатки некорректно. Да и достигнутый результат – достаточное основание, чтобы зауважать скромные с виду машинки. Заложенный в них резерв скорости делает езду на скутере в городе более безопасной – можно обгонять тихоходный транспорт, лавировать в пробках...

Кстати, о пробках. Каким бы пронырливым ни был скутер, рано или поздно ты все равно втыкаешься с ним в такую теснотень, что не протраться даже на узком аппарате. Выход один – «побег из курятника», то есть выезд на тротуар. Я вовсе не призываю скутеристов взять за правило вторгаться в пешеходную зону, но в иных случаях к ситуации следует подходить творчески. Однако, если это не мешает пешеходам!!! Так вот,

клиренса «пчелы» (220 мм) хватает, чтобы преодолеть любое препятствие городского «бездорожья». И добавлю: скутер ничем не крикает в поворотах, как его ни наклоняй.

Еще одна особенность моделей: заявленная максимальная нагрузка – 150 кг, то есть они рассчитаны на перевозку двух взрослых. А они, оба эти человека, того захотят? Будет ли им удобно?.. Представьте, да. Просторное седло (длиной 600 мм) и надежные откидные подножки для «второго номера» делают поездку весьма комфортной. И амортизаторы тоже рассчитаны на такую нагрузку. Но тут появляется оборотная сторона медали: за эту роскошь легковесным водителям придется расплачиваться во время «солевых» поездок: их будет подбрасывать на каждой кочке. У заднего амортизатора, правда, предусмотрена регулировка преднатяга пружины, но прокрутить гайку непросто, даже приложенным специальным сегментным ключом – им мешает орудовать корпус воздушного фильтра.

Посадка водителя за рулем – типа «высоко сажу – далеко гляжу» (высота седла – 780 мм). Полик приподнят – это потому что большой дорожный просвет.

## ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА скутера TGB 101r (в скобках – данные TGB 101s)

### ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Год начала производства	2006
Габариты, мм	1695/650/1075
База, мм	1230
Дорожный просвет, мм	220
Высота по седлу, мм	780
Сухая масса, кг	81
Макс. нагрузка, кг	150
Емкость топливного бака, л	5,1
Емкость масляного бака, л	0,8
Применяемый бензин	A-92
Макс. скорость, км/ч	60

### ДВИГАТЕЛЬ

Тип	1-цилиндровый, 2-тактный
ГРМ	лепестковый клапан
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	49,5 (49,2)
Размерность, мм	41x37,4
Степень сжатия	7,8
Макс. мощность, л.с. при об/мин	4,9/7500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	н.д.
Система охлаждения	воздушная, принудительная
Система смазки	раздельная
Система запуска	кик- и электростартер

### ТРАНСМИССИЯ

Сцепление	автоматическое, центробежное
Трансмиссия	вариатор

### ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	трубчатая, стальная, сварная
Подвеска переднего колеса	телескопическая, с пружинными амортизаторами
Подвеска заднего колеса	маятниковая (блок двигатель-трансмиссия) с пружинным амортизатором
Тормоза	дисковый/барабанный
Шины	120/70-12

О тормозах. Сегодня передним «дискачом» никого не удивишь, его устанавливают даже на «китайцах». На «пчелках» он с двухпоршневой скобой, а в ощущениях – какой-то особенно «злобный», будто аппараты предназначали для тренировок стопки. Задний (барабанный) охарактеризую так: он работает по принципу «хочешь на юз – пожалуйста, не хочешь – как знаешь».





И еще несколько «бытовых» подробностей в конструкции. Масло заливается в бачок, расположенный у основания «унитаза», горловина закрыта декоративным лючком. Приятная мелочь: к скутерам прилагаются специальной формы воронки, облегчающие процедуру заправки. В бензошланге, идущем от краника к карбюратору, установлен фильтр. Другой фильтр – в масляной магистрали. Свеча расположена снизу. Это удобно, когда ее меняешь. От повреждения или попадания на нее воды она защищена спереди аккумуляторным отсеком.

Знаете, что неудобно? В скутерах всего по одному багажному объему – под сидлом. В нем ни лючков или отверстий – хоть развози разливное пиво. Объем багажника средний по величине – шлем-



Передняя вилка воспринимается как жестковатая, если на скутере один водитель. А вот тормозу все равно, сколько: его целостности всегда хватает за глаза.



Приборка лаконична, читаема.

интеграл может и не войти (впрочем, смотря какой шлем), но открытый – запросто, еще останется место и под инструмент. Кстати, об инструменте. Его набор мал. И не удивлюсь, если окажется, что его «валяли» в каких-нибудь подпольных мастерских: ключи – дрянь.

Итоги теста, похоже, подтверждают упомянутое расхожее мнение о тайваньских скутерах. Осталось высказаться о цене. Она, как мне кажется, точно отвечает соотношению «цена-качество». А впрочем, мы сможем судить более объективно позднее – один из скутеров передан редакции на длительные испытания, так что в конце сезона появится возможность подвести итоги, за которые можно будет поручиться. ❖

Техника предоставлена салонами «С-Мото» (С.-Петербург) и «Мототехника» (Москва).

Если снять седло и корытце багажного объема, под руками окажутся карбюратор и топливный фильтр. Однако к свече с этой стороны не подобраться – придется подлезать под скутер.



Задний амортизатор хорош по конструкции, но вот к регулировочной гайке поджатия пружины подобраться не просто. Вы ее видите? То-то же...







CITY



*moto*

исполнение  
желаний

+7 (495) 975-0424  
[www.gx-moto.ru](http://www.gx-moto.ru)





Очень бородатый анекдот. Жена обращается к мужу: «Милый, ты помнишь, что завтра 8 Марта?» Мужик вскидывается:

# ШО, ОПЯТЬ?!

МОСКВА, ВЫСТАВКА MOTO PARK 2007

Сначала это раздражало, потом забавляло, а теперь мы даже стали потихоньку этим гордиться. Вот Париж – он может себе позволить устроить лишь одну мотоциклетную выставку в два года (ну и что, что всемирную), а Москва – целых две в год: мотосалон в Экспоцентре на Красной Пресне и «Мото-парк» в выставочном центре «Крокус-сити». У каждой свои достоинства: пешеходная доступность и центровая престижность – на Красной Пресне, легкость автопарковки и просторные современные корпуса – в «Крокусе», расположившемся на обочине Московской кольцевой автодороги. И «голоса» участников распределились примерно поровну: если Honda, Harley-Davidson и BMW в этом году предпочли центр, то на «Мото-парке» ударно выступили такие гранды, как Yamaha, Suzuki, Kawasaki, KTM, а американская марка Victory – мотоциклетное подразделение концерна Polaris выбрала его местом для российского дебюта своей техники. «Китайцев» же хватало и здесь, и там.

Готовить репортаж с российской мотоциклетной выставки – занятие неблагодарное: новинки мировой значимости (то есть от уважаемых брендов) уже увидены и описаны в «Мото», некоторые даже протестированы. «Китайцы» же – все на одно лицо, причем не свое. Так что будем не о новинках – о тенденциях.

Александр  
ВОРОНЦОВ,  
фото Дмитрия  
ТЮРИНА



Скутер со сложной судьбой: выпускает его китайская компания CF Moto, в России его будут звать BM Fashion, а в Японии он продается как... Honda Fusion.



Первая: люди идут на выставку не как в музей, как в недавнем прошлом, а для того, чтобы присмотреться, прицениться. Причем толпа на стенде «Балмоторс» куда гуще, чем на соседних «брендовых». Оно и объяснимо: китайская синица для многих привлекательнее японского журавля. Во-вторых, ширятся ряды отечественных «сборщиков» китайской мототехники. Вот и «Русская механика» из Рыбинска, известная снегоходами «Буран» и «Тайга», выставляет скутеры от Zongshen, а на стенде ковровского Завода имени Дегтярева мототехника Lifan совсем уж заслонила родные «Пилоты», да и те уже с китайскими моторами. Третья тенденция. Все больше и больше китайских мотозаводов торят тропу на российский рынок. Названия восхитительно экзотические – язык сломаешь, мозги набекрень! А вот техника... Посмотрел на один стенд – увидел все... Тенденция четвертая: на все большем количестве стендов предлагают не только мототех-



Российский публичный дебют американской марки Victory.



На стенде «Балмоторс» – весьма крутой «китаец». Ему бы еще «кубиков» побольше, чем 200.



Стенд Завода имени Дегтярева: «ковровец с китайцем братья навек»?

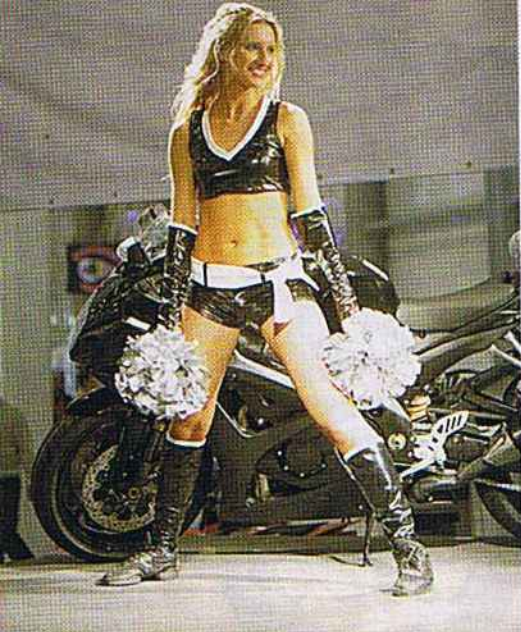
Balmtors продвигает на нашем рынке скутеры Peugeot китайской сборки. Цена – от 23 000 руб. Что же, «вкусно».



Мотостарина скромно прислонилась в уголке. А это, между прочим, русский V-twin – ПМЗ А-750.







нику. Ну, экипировка-то была всегда – это святое. Но, слава Богу, все больше появляется и мотошкол различного уровня, страховщиков, компаний, торгующих запчастями (в том числе и «разборки»), организуемых турпоездки...

И еще одна тенденция – очень симптоматичная (или симпатичная? ой, я с русским языка сегодня не в лада): при том, что «бумажных» мотоциклетных журналов не прибавляется, лавинообразно растет число интернет-изданий: в каталоге выставки 14 (!) веб-порталов, посвященных исключительно мототехнике, и целый ворох тех, кто миксует новинки с автомобилями и всяческим экстримом.

В рамках «Мото-парка» прошел и смотр отечественных кастомайзеров Custom & Tuning Show 2007. Но это – тема для отдельного материала. Читайте его в ближайшем номере «Мото».

Еще один безусловный бонус «Крокус-сити» – окружившие его павильоны просторные площадки под открытым небом: они в дни проведения «Мото-парка» традиционно становятся местом для демонстрационных экстремальных заездов. Звездой этой программы стал Крис Пфайффер, чемпион мира по стант-райдингу и фристайлу на дорожных мотоциклах. С дебютом в Москве, Крис! С дебютом Криса, «Мото-парк!»



Посетителей выставки организаторы «угостили» самим Пфайффером.

...Можно и еще поворчать на тему того, что для Москвы (читай – России) две выставки в год – слишком много: две расплюют внимание. А можно примиренчески рассуждать иначе: два праздника лучше одного. Поскольку бардак в России неизбежен, давайте расслабимся и получим удовольствие. Даже два раза. ❧







Хонлинг.Ру

Официальное представительство

# СКУТЕРЫ ХОНЛИНГ

адаптированы к российским условиям

Новинки 2007



Navigator 50

Priboy 50

Prestige 125

Joker 50/125

VIP 50

Просторно для водителя и пассажира.  
Возможность двигаться со скоростью  
быстрее 50 км/ч.  
Малый расход топлива.  
Полноценные подвески.

Тест скутера Honling Cruiser 50 (на фото)  
Журнал Мото, март 2006

На траектории, близкой к орбитальной,  
мопед «стоит» как влитой,  
перекладывать его с боку на бок  
в S-образных связках – в удовольствие.

Для заядлых критиканов:  
подгонка деталей пластика проведена  
по-немецки тщательно.

Тест скутеров  
Honling Boomerang 50 и Navigator 50  
Журнал Мото, март 2007

Скутеры Хонлинг - марка года по версии журнала Скутер Дайджест  
[www.ScooterDigest.ru](http://www.ScooterDigest.ru)

Официальное представительство в России, компания «Хонлинг.Ру»

Москва, Талдомская ул., дом 5, корп. 1. Тел.: (495) 609-65-45, 226-56-48. [Http://www.honling.ru](http://www.honling.ru)

Розница в Москве: Дмитровское ш., 62, м-н Скутершоп, тел.: (495) 480-03-96. [Http://www.scootershop.ru](http://www.scootershop.ru)

Магазин запчастей Хонлинг.Ру в Москве: Дмитровское ш., 62, тел.: (495) 960-98-69.





Если мотоциклетные выставки проходят, скажем, в Германии, Италии, Великобритании или США, то обязательно на них представлена китайская техника. И лишь в нашей типа очень крутой столице проводится шоу, на которое

# ДЛЯ «КИТАЙЦЕВ» ВХОДА НЕТ

SUPER CAR & BIKE-2007

Александр ВОРОНЦОВ,  
фото Дмитрия ТЮРИНА

Какое же престижное шоу  
без итальянских la bella!







реклама

На стенде кастомов компании FCM: господство красоты и роскоши во всех проявлениях.

**YURI SHIF MOTORCYCLES**  
 WWW.YURISHIFMOTO.COM

**САПОН**  
**ЭКСКЛЮЗИВНЫХ МОТОЦИКЛОВ**  
 Москва, Сколковское шоссе, 31 "СПОРТ-ХИТ" тел. + 7 916 222 33 55

Замысел устроителей прост: свести людей сверхсостоятельных и продавцов транспортных средств премиум-сегмента напрямую, без суеты и зевак. Шоу в московском выставочном комплексе на Красной Пресне в этом году приобрело своеобразный формат: для «просто» публики оно открыто до 19-00, а после этого часа и начиналось все самое интересное – презентации, показы, коктейль-пати.

Какие же из мотоциклетных брендов посчитали себя достойными миллионерского внимания? Поразительно, но среди экспонатов не было не только «китайцев», но и... «японцев» (за исключением Honda Valkyrie Rune на одном из немоториклетных стендов – впрочем, эту модель делали в США). Зато мото-Италия представлена во всем блеске: Ducati, MV Agusta, Vimota и даже совсем уж экзотический Vyrus. Из «стока» с этой итальянской «мафией» осмелился тягаться лишь Harley-Davidson. Но куда интереснее «стоковой» экспозиции оказалась кастомайзерская часть. Ее представляли два внушительных стенда: московской Fine Custom Mechanics (FCM), которая строит мотоциклы по собственным проектам, и компании Custom American Motorcycles – импортера и продавца амери-

канских Arlen Ness, Iron Horse, Big Dog и Rucker Performance. Впрочем, этот перечень постоянно пополняется. Описывать их работы – занятие неблагодарное: это нужно видеть. Отмечу лишь, что на фоне именитых заокеанских брендов творения, созданные московскими мастерами, не затерялись. ❏



Predator от компании Rucker Performance. Над раскраской этого мотоцикла работал мастер Карл Тиндел.





# ДРАНГ НАХ ВЕСТ!

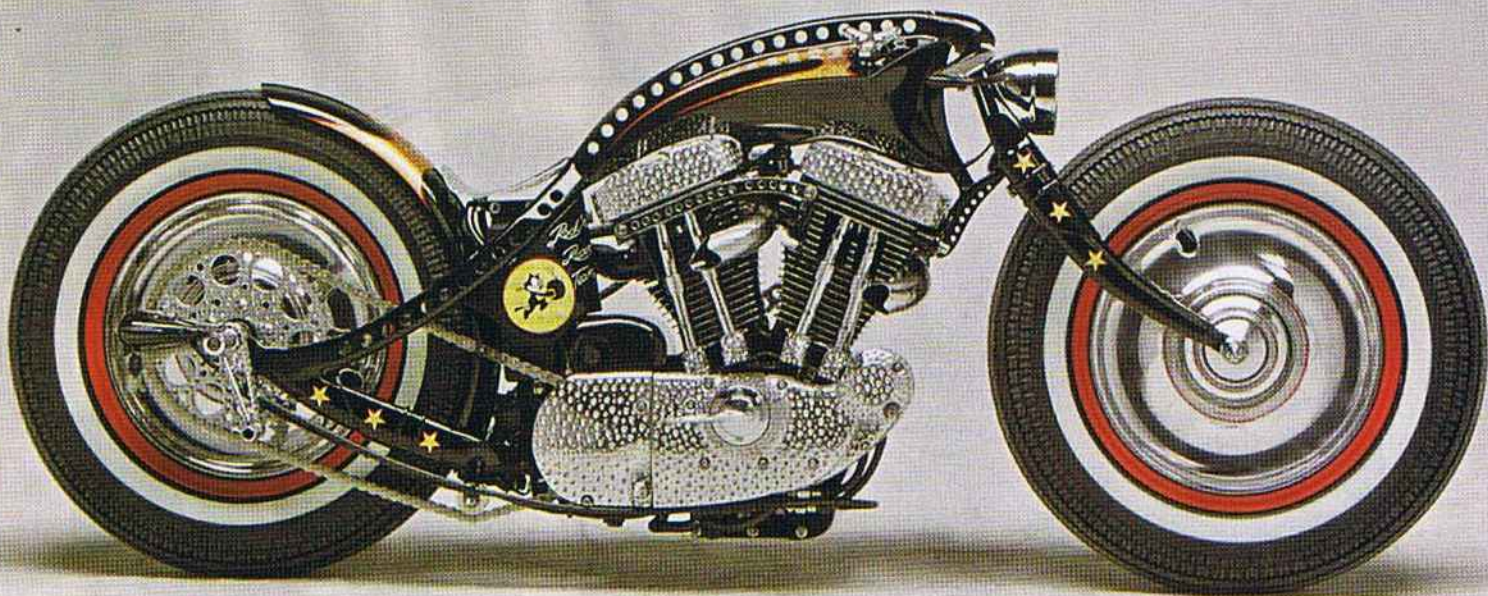
ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ ПО КАСТОМАЙЗИНГУ, МАЙНЦ

Дмитрий ДОЛЬНИК,  
кастом-критик «Мото»,  
фото автора и AMD  
(Хорст РОСЛЕР и Фрэнк САНДЕР)

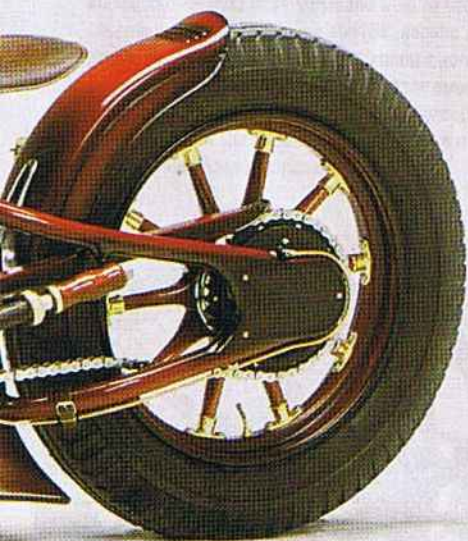
Лучший европейский кастом-байк 2007 года по версии чемпионатов AMD – The Time Machine of Sarka Mivek, Венгрия. Совершенно фантастический аппарат! А каким еще прикажете быть мотоциклу, посвященному великому фантасту Герберту Джорджу Уэллсу и названному в честь его романа «Машина времени» (1895 г.)? Истинное ретро здесь тесно переплетено с днем сегодняшним: 1200-кубовый мотор Harley-Davidson Knucklehead 1941 года и тут же – 3-ступенчатая коробка-автомат; деревянные колеса – наподобие тех, что устанавливались на авто начала прошлого века; жесткая задняя подвеска, а вместе с тем одноперьевая передняя вилка с пневмоподвеской; барабанные тормоза на обоих колесах и подлинная антикварная светотехника – фара головного света Carello Fratelli 1925 года и задний фонарь Blackburn 1922 года. Применение специфических технологий, как, впрочем, и концепция проекта в целом, наводят на мысль о причастности мастерской к реставрационной деятельности, ее основной профиль – восстановление автоантиквариата. Свой первый мотоцикл компания построила еще в 1992 году (кстати, это был кастом-байк на базе «Урала» 1966 года).







«Серебро» в Майнце досталось этому «мультяшному» бобберу Rock 'N Bike французской мастерской Art of Racer. От чемпионства его отделяло совсем немного – этот симпатяга набрал 530 судейских очков, а, сравните, венгерская «Машина времени» – 554. Обратите внимание на «пулевую» обработку мотора от «Спортстера».



Ну что, господа «западники», умылись? Потешались в свое время над отсталостью «Яв» да «Панноний», так теперь отгребите по полной! «Мечь» чешских и венгерских кастомайзеров оказалась жестокой и изощренной и для многих неожиданной. Стараниями чешских мастеров, таких как известный нам по чемпионатам Европы и мира Вацлав Вавра, словосочетание «чешское техно» стало синонимом высочайшего уровня «хай-текового» направления современного кастомайзинга. Вот вам хук слева – за «Яву!» Ну а то, что вытворяли венгры в этом году на чемпионате Европы в Майнце, и вовсе убийственный удар! Сказать, что всех «порвали», не преувеличение. Получите под дых за «Паннонию»!..

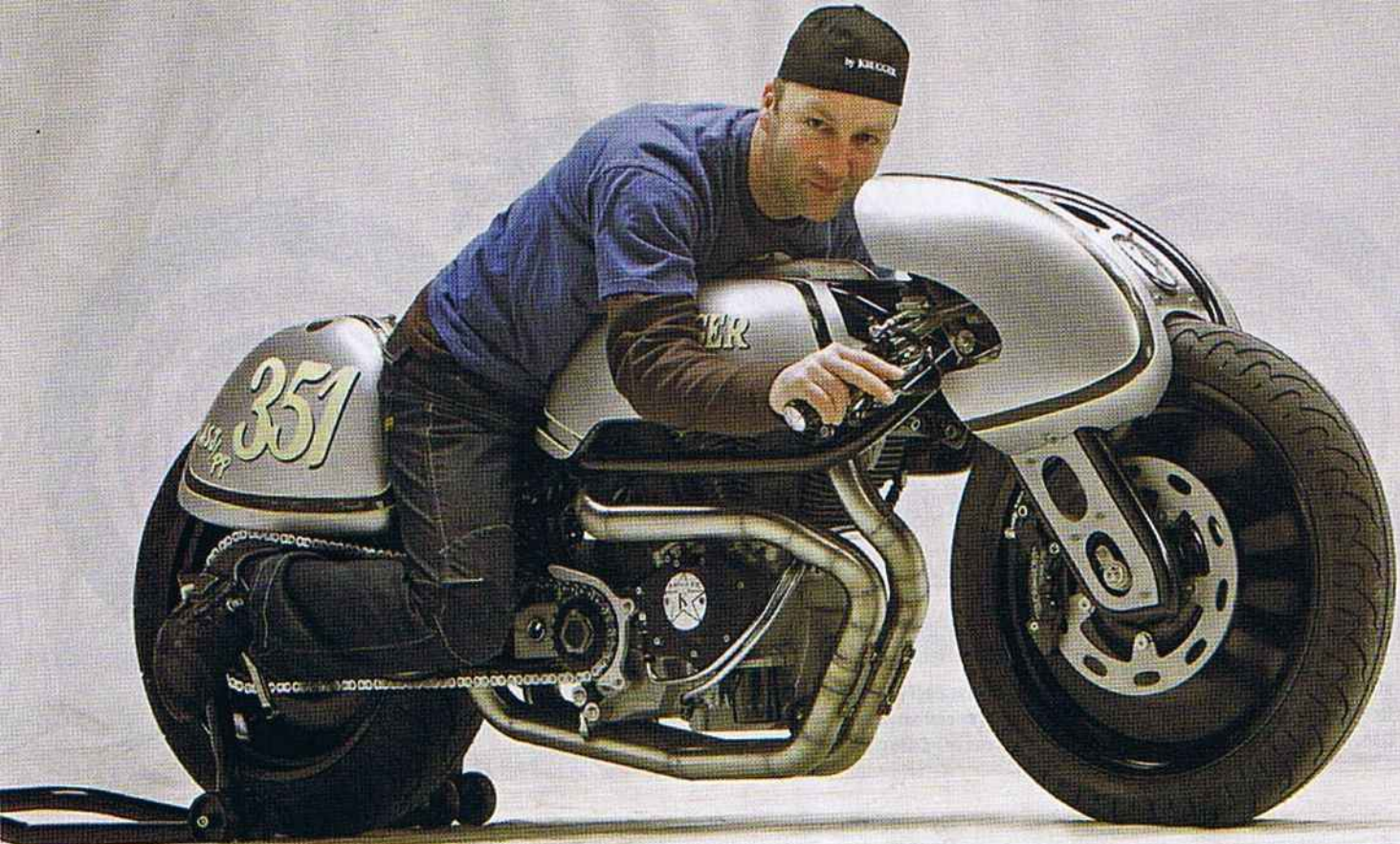
Нет, вначале немного цифр. В выставочном центре Phönix-Halle стояли бок о бок 108 мотоциклов из 18 стран. Организаторы особо обращали внимание публики на присутствие участников из США, Японии и России (о них – чуть ниже). Напомним, на прошлогоднем чемпионате аппаратов было чуть больше – 127. В этот же раз организаторы собирались ограничить число мотоциклов сотней. Она слегка «раздулась», и это не единственное отступление от объявленных заранее правил. Например, в них черным по белому сказано: участник не может выставить больше двух аппаратов, причем более одного в каждом классе (классов в этом году три – к традиционным Freestyle и Custom Chrome Motorcycles добавился Modified Harley-Davidson, в который

допускались мотоциклы с «харлеевскими» моторами и рамами). Однако по неясным причинам итальянцам из Waka's Bikes и французским мастерским Art of Racer и School Bar Atelier удалось выставить во «Фристайле» по два произведения.

И дальше. Мотоциклы участников должны были занять свое место в зале до 18-00 в пятницу. На деле завоз аппаратов прекратился хорошо если к полудню субботы, когда голосование уже шло всюю (по примеру чемпионата мира, теперь судили не только члены VIP-жюри, но и сами кастомайзеры). Однако ругать организаторов за это нарушение регламента нельзя, ведь когда свое место под софитами с опозданием занял совершенно фантастический байк венгров из Sapka Muevek под названием The Time Machine, всем стало ясно: вот – чемпион! Что вскоре и подтвердилось: «Машина времени», мотоцикл-трибьют Герберту Уэллсу, признан лучшим из 75, представленных в классе «Фристайл». Позволю себе предположить, что и на чемпионате мира, который в августе пройдет в Стерджисе, этот выдающийся аппарат придет с колоссальными шансами на призы.

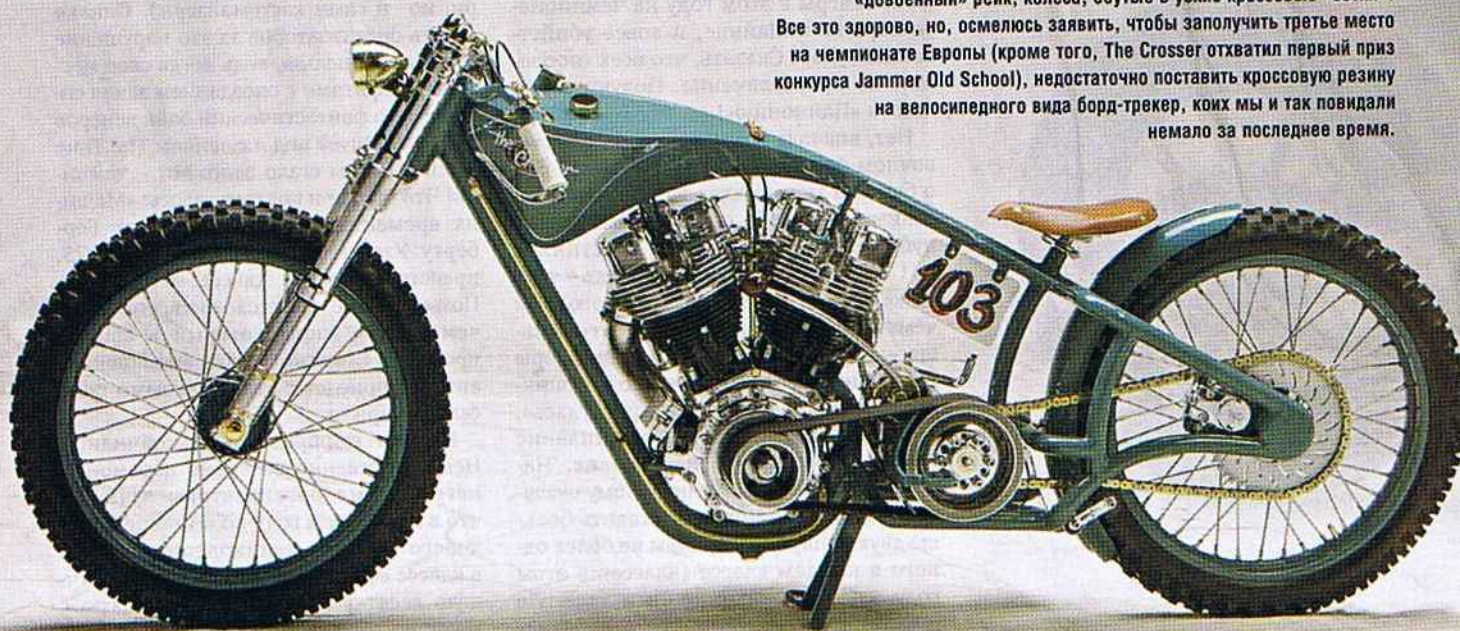
На том сюрпризы не закончились. Непосредственно во время церемонии награждения организаторы заявили, что в нынешнем году по причине вопиющего обилия великолепных работ в классе «Фристайл» определены не «Лучшую десятку», а «Лучшую двадцатку». Плюс по три призовых места в каждом из «младших» классов.





Четвертое место получил Goodwood бельгиец Фреда Круггера. В этом снаряде что-то, конечно, есть, да только никак не дает покоя мысль: а туда ли попал этот мотоцикл? Не ошибся ли Фред выставками?.. Ну да ладно, это ж не «левый» какой-нибудь пассажир, а значит, — не ошибся. (Боюсь, что, если бы на мотоцикле было начертано крупным шрифтом не «Krugger», а, например, «Purkin», оказался бы он, как пить дать, в третьей десятке.) «Литровый» мотор Buell VXR, оригинальная вилка типа «гердер»... Вообще-то, за облицовкой и не рассмотришь особо, что там внутри. Зато Фред не забыл на ней нарисовать «сеньксы» и Арлену Нессу, и Эрику Бьюллу... Такой вот вежливый молодой человек. Собирается, кстати, везти Goodwood на чемпионат мира в Стерджис (эх, жалко, что четвертое место, а потому с вывозом на халюву — облом, и придется ехать за свои кровные), а после — на кастом-шоу в Йокогаму.

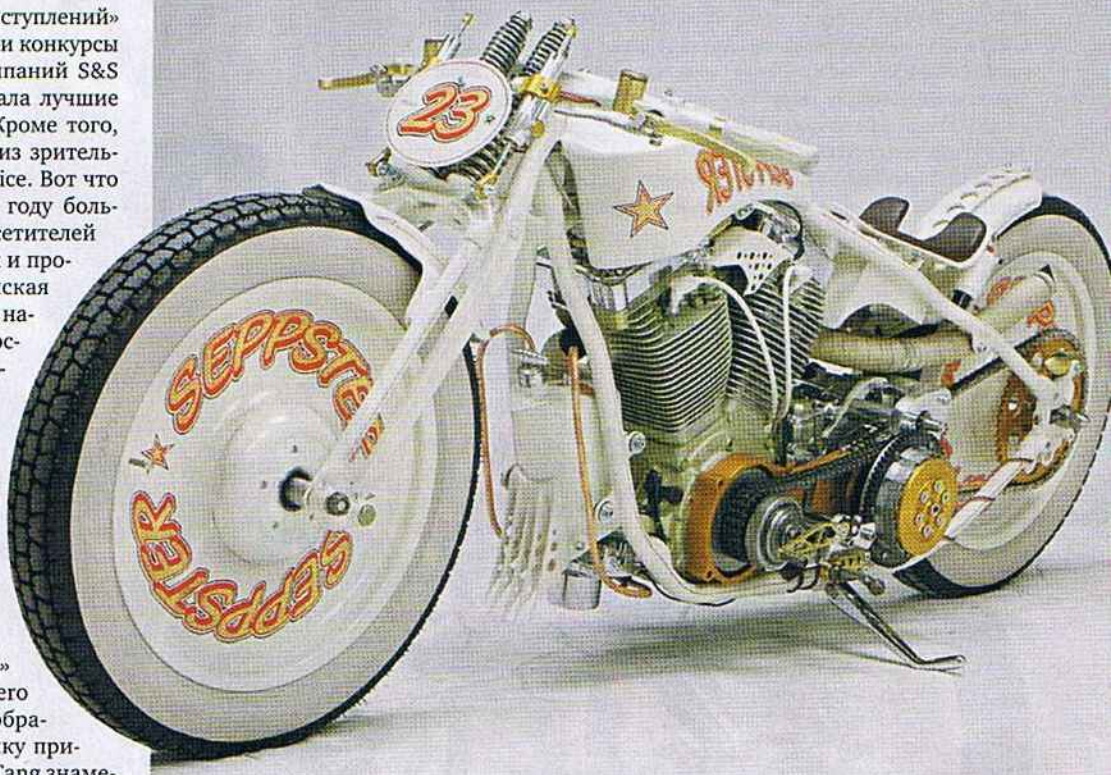
The Crosser от французской компании Riverside Motorcycles, вдохновленной мотоциклами 20-х годов для гонок по скоростному подъему на холм. Мотор Shovelhead от S&S объемом 1688 см<sup>3</sup>, 30-градусный «довоенный» рейк, колеса, обутое в узкие кроссовые «сотки». Все это здорово, но, осмелюсь заявить, чтобы заполучить третье место на чемпионате Европы (кроме того, The Crosser отхватил первый приз конкурса Jammer Old School), недостаточно поставить кроссовую резину на велосипедного вида борд-трекер, коих мы и так повидали немало за последнее время.





Помимо «обязательных выступлений» в зачет чемпионата проводили конкурсы на призы американских компаний S&S и Jammer (последняя отмечала лучшие «олд-скульные» аппараты). Кроме того, вручался традиционный «приз зрительских симпатий» – People Choice. Вот что интересно: если в прошлом году большинство голосов простых посетителей (на самом деле – не таких уж и простых) получила чемпионская Spectacula, то в нынешнем народ дружно проголосовал за оставшуюся за пределами «Топ-20» китчевую «Змеюку» (Snake) венгерской мастерской AMS.

Любопытна история появления на чемпионате Европы неевропейских – американского и японского мотоциклов. Один ушлый итальянский господин, а именно Джованни Валла, глава торгующей «Харлеями» миланской компании Numero Uno, поступил следующим образом. Хитрец приобрел парочку примечательных аппаратов – P-Tang знаменитого американского мастера Хэнка Янга\* и Mod Chopper 2, с которым японская мастерская Hide Motorcycle Factory победила на последнем кастом-



Пятое место занял эффектный «олд-скульный» рейсер Seppster (владельца зовут Зепп Шмидт-отсюда и название), построенный немецкой мастерской TGS. Он же был удостоен первого приза конкурса, проводимого S&S. Мотор – S&S объемом 1573 см<sup>3</sup>, рама-хардтейл – модифицированная голландская VG, нарядная «гоночная» раскраска – Pfeil Design (Маркус Пфайль, похоже, осознал, что пришло время перестраиваться на новый, читай – старый лад.)

\*См. «Мото», № 4-2005.



Девятое место досталось превосходному образцу «японской школы» – изящному «олд-скульному» аппарату Mod Chopper 2 компании Hide Motorcycle Factory (она же Hidemo). Мотор – «спортстеровский» Ironhead от модели XLCH 1974 года. Обратите внимание на фирменную фишку – вилку типа Hide-Springer со спрятанными в перьях амортизаторами.



10 место: один из самых красивых мотоциклов чемпионата — «олд-скульный» красавчик So Bike, построенный Цзолтом Мюллером из венгерской компании Mucschoppers вокруг «спортстеровского» мотора. Кстати, вам не кажется знакомой фара? Уж не от советского ли мопеда? Так и есть — «Сделано в СССР» на спидометре, все как положено... Непонятно почему, но приятно...



шоу в Иокогаме. Их и привез Джованни в Майнц (в довесок к ним прибыл шеф Hide Motorcycle Factory г-н Хидея Тога-си, занимательный, доложу вам, персонаж). И добился, чертяка, своего — трижды выходил за призами на подиум: японский мотоцикл занял девятое место во «Фристайле» и взял второй приз в конкурсе Jammer Old School, а аппарат работы Янга стал первым в категории «модифицированных Харлеев». Вот ведь пройдоха!

А как же наши, спросите вы? Если одним словом, то молодцом! Представлявшая Россию компания Yuri Shif Customs привезла в Майнц воистину шоу-стоппер — Time Machine, мотоцикл-посвящение группе «Машина времени». (Можете представить реакцию немногочисленной российской делегации, когда венгры в последний момент привезли тоже «Машину времени», мало того — тоже трибьют). Признаюсь, к творчеству «Машины» я отношусь весьма спокойно, скажу больше: в мировом кастомайзинге «музыкальные» мотоциклы — не редкость. Однако настолько концептуальной работы, такого сплава качества идеи с качеством исполнения не при-



15-е место с Thunderbike разделил чех Роман Буш из компании Wildstyle со своим «хай-тековым» аппаратом Event Horizon. Ну что тут скажешь — «чешское техно», высший класс! Мотор — «200-инчевый» (а это, между прочим, 3278 см<sup>3</sup>) V-твин гамбургского мастера Михаэля Дюкса (компания Dux Industries).



**Time Machine от Yuri Shif Customs.**  
Пока без комментариев. Но мы обязательно  
обсудим этот незаурядный аппарат.  
Чуть позже, в одном из ближайших номеров.

На последнее место в «Топ-20» удалось на ходу,  
в уходящий вагон вскочить старому знакомому  
читателям нашего журнала шведу Педеру Йоханссону,  
шефу компании Hogtech («Мото», № 9-2006).  
Он привез в Майнц кремовый The Crazy Indian  
с 1639-кубовым «индиановским» мотором  
(наследием недавнего непродолжительного возрождения  
легендарной марки) и грамотным пинстрайпингом.

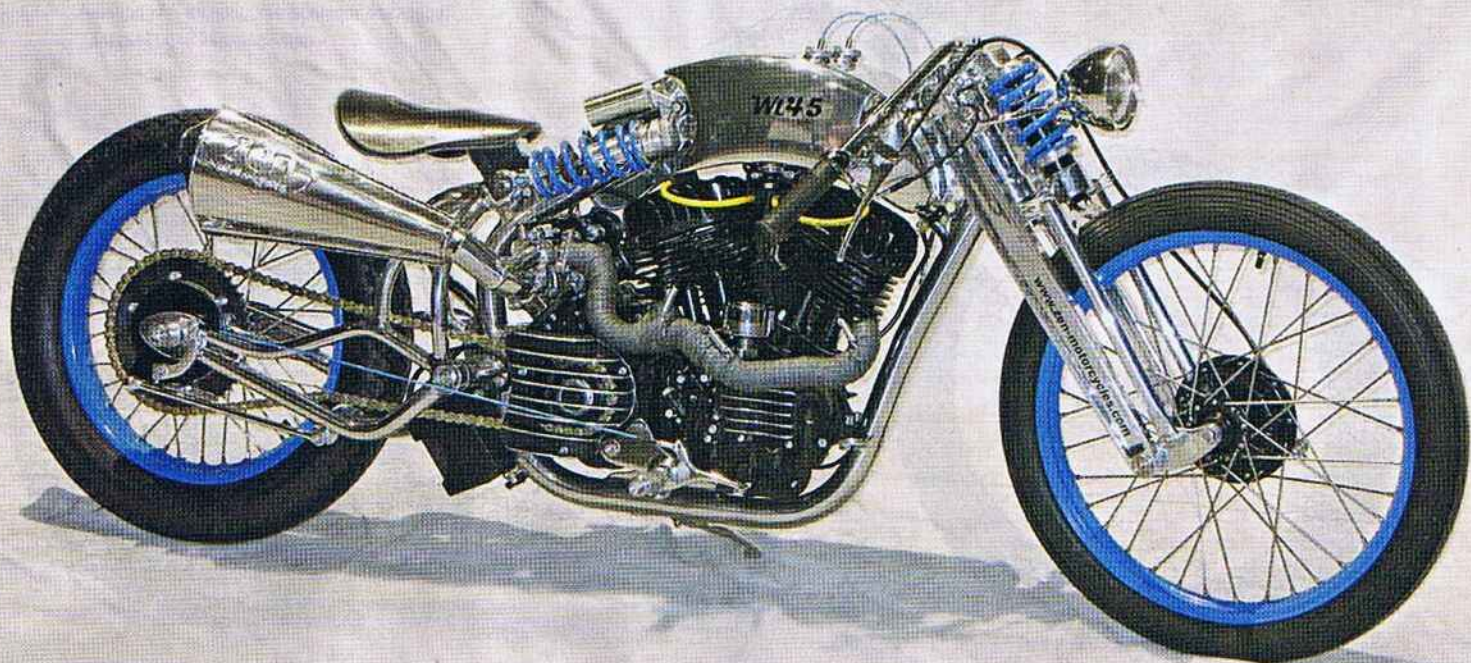
помню.\* И «публичная» судьба этого мо-  
тоцикла, поверьте, только начинается...  
Так и слышу нетерпеливого читателя:  
«Чего тянешь? Место, место-то занял ка-  
кое?» 21-е. Комментировать не буду.

Хотя нет, буду – передумал. Не согла-  
сен категорически с решением жюри –

\*К примеру, выставлялся сейчас в Майнце и рас-  
крученный европейской кастом-прессой трибют  
Эрику Клэптону – Slowhand Петера Пенца. Чест-  
но сказать? Хаттура!



17-е место. FL 45 T француза Лорена Дютрузля (Zen Motorcycles). А вот этому мотоциклу я бы, будь на то моя воля, не раздумывая,  
дал место этак четвертое-пятое. И если его предшественник DP 01 Zen, занявший второе место на Paris Kustom Show 2006,  
был немного сыроват, то этот аппарат – воплощение закольцованной мысли, а вместе с тем, вещь в себе.







«Приз зрительских симпатий» получил Snake венгерской мастерской AMS (Amerikai Motorok Szervize). Мотор – S&S объемом 1573 см<sup>3</sup>, рама – Penz. Общий образ может кому-то (мне, например) не нравиться, однако отдадим должное: работа с металлом достойна уважения.

оно абсолютно неадекватно реакции публики и специалистов. Не берусь настаивать на том, что работа достойна первого места, но и не 21-го. Не пустили, злыдни, за один шаг отсекали от «двадцатки»! В следующий раз надо написать большими буквами на баке: «СПОНСОР

– ГАЗПРОМ». А еще убедительнее так: «СПОНСОР – РАКЕТНЫЕ ВОЙСКА СТРАТЕГИЧЕСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ РОССИИ». Чтоб не выкобенивались.

А если серьезно, работу Юрия Шифа, действительно, встретили очень тепло: живейший и неподдельный интерес

В классе Modified Harley-Davidson выставлялось 19 мотоциклов, и победил в этой номинации P-Tang американца Хэнка Янга. Мотор – Shovelhead 1966 года, рама и того старше – 1948 года. Переднего тормоза нет, задний – «родной» «харлеевский» барабанный.





Гарантия на мотоциклы  
Yamaha – 2 года \*\*

**Акция!!!**

Для девушек, купивших  
мотоцикл в ПАНАВТО,  
экипировка на 20.000 р.  
в подарок! \*



На правах рекламы

**FZ6N**

**ПАНАВТО**  
moto club

Организация поездок на мотоциклах по спортивно-туристическим маршрутам

\* Только для мотоциклов с кубатурой от 600см<sup>3</sup>. Сроки действия акции - до 30 июня 2007 года. \*\* Для мотоциклов с кубатурой более 125см<sup>3</sup>.

**ЗАО "Панавто Ко", 2-я Звенигородская, 13, тел.: (495) 780-55-55, www.panavto-yamaha.ru**

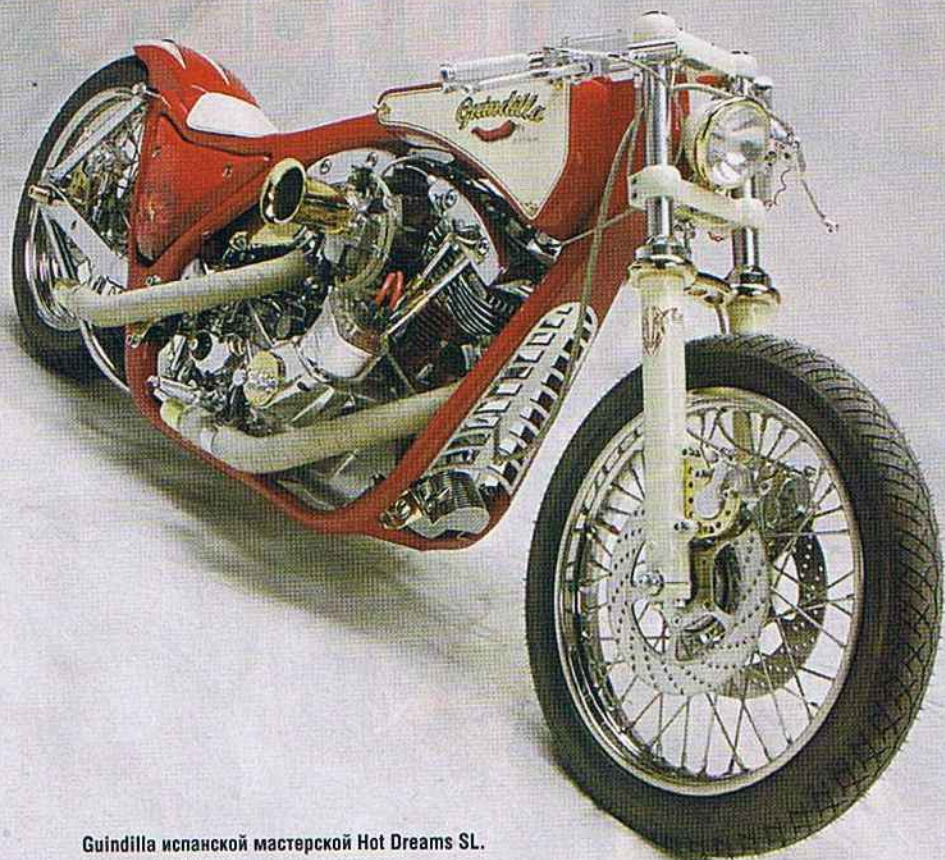
г. Санкт-Петербург, Московский пр., д. 79  
г. Санкт-Петербург, Левашовский пр., д. 13  
г. Санкт-Петербург, Лахтинский пр-т, д. 2  
г. Воронеж, ул. Героев Стратосферы, д. 13  
г. Нижний Новгород, Московское ш., д. 132  
г. Нижний Новгород, ул. Белинского, д. 100  
г. Новосибирск, ул. Красный Проспект, д. 220 к. 2  
г. Новокузнецк, ул. Кирова, д. 52  
г. Барнаул, ул. Ленина, д. 154а  
г. Кемерово, ул. Маяковского, д. 13  
г. Казань, пр-т Ибрагимов, д. 63  
г. Казань, пр-т Победы, д. 206

(812) 388-94-39  
(812) 702-11-70  
(812) 334-40-87  
(4732) 49-41-68  
(8312) 79-40-50  
(8312) 78-44-47  
(383) 210-62-64  
(3843) 77-58-77  
(3852) 39-27-79  
(3842) 28-77-39  
(843) 518-82-00  
(843) 276-87-89

г. Тюмень, ул. Перекопская, д. 4а  
г. Тюмень, ул. Широкая, д. 43а  
г. Нижневартовск, ул. Ленина, д. 10п, стр. 8  
г. Новый Уренгой, Западная Промзона, панель "Ж"  
г. Ростов-на-Дону, ул. Вятская, д. 116  
г. Ростов-на-Дону, ул. Доватора, д. 215  
г. Анапа, ул. Чехова, д. 1а  
г. Краснодар, ул. Уральская, д. 89/2  
г. Новороссийск, Мысхакское ш., д. 50/18  
г. Астрахань, пл. Свободы, д. 45/1а  
г. Сочи, ул. Донская, д. 108  
г. Ставрополь, ул. Доваторцев, д. 60

(3452) 46-43-47  
(3452) 31-36-86  
(3466) 60-03-33  
(3494) 23-18-07  
(863) 292-74-30  
(863) 220-96-47  
(86133) 382-72  
(861) 232-41-74  
(8617) 71-04-09  
(8512) 44-42-93  
(8622) 55-37-09  
(8652) 77-99-70





**Guindilla** испанской мастерской Hot Dreams SL. Нарядно и живо, вполне по-испански. Третий приз в классе Modified Harley-Davidson.

проявляли и кастомайзеры, и публика, и пресса. Сам президент Custom Chrome International Хольгер Мор восторженно скакал вокруг «машины», акидита мало.

И еще несколько наблюдений уже о других участниках и других феноменах. Хотя немецкие мотоциклы составляли ровнехонько половину всех представленных, казалось, их намного меньше: в основной своей массе это были малоинтересные поделки. Прогрессивный некогда немецкий кастомайзинг пребывает в болезненном, если не сказать предкапутном состоянии. «Свежатики», по крайней мере, ему явно не достает. (Сразу оговорюсь, этот наезд никоим образом не относится к Тобиасу Гуккелю: его Seppster чертовски хорош!). По моим ощущениям, которым у вас нет причин не доверять, на чемпионате Европы по кастом-байк-билдингу 2007 года тон задавали венгры и французы. И дело вовсе не в количестве заявленных мотоциклов (хотя их завезли довольно много – десять и семь, соответственно), а в том... Впрочем, вы понимаете, что такое «задавать тон».

«Джаст инкредибл! Джаст инкредибл!» – в один голос твердили главные персоны чемпиона – шеф AMD Робин Брэдли и президент Custom Chrome Хольгер Мор. Этими страшными словами они выражали восторг от «просто не-

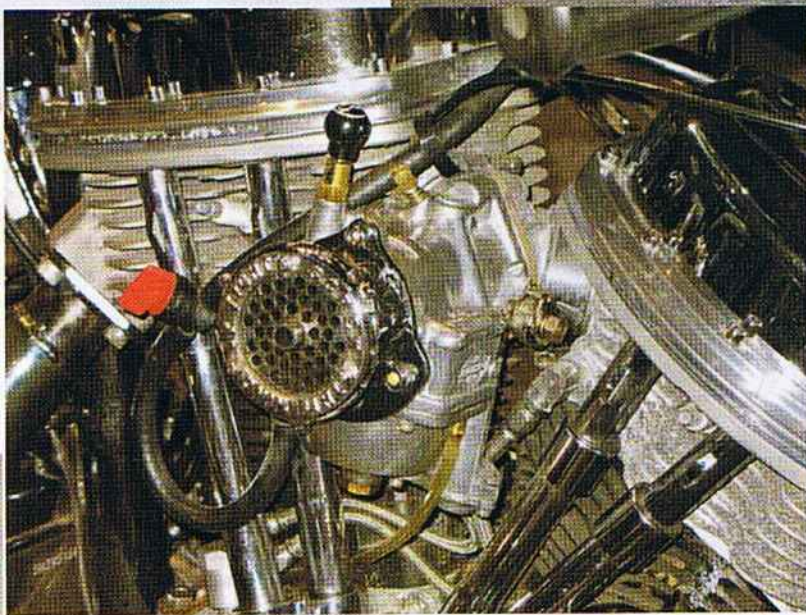


**Helter Skelter** от TGS одержал безоговорочную победу среди 14 аппаратов, соревновавшихся в классе Custom Chrome Motorcycles. Мотор – 1442-кубовый RevTech, жесткая рама типа «гуснек» – от Santee. Трудно поверить, но в основу этого байка лег серийный кит.



Мала Suerte финской мастерской Flying Choppers. Сказал бы я, да нет слов: до чего эффектный и даже, не побоюсь этого слова, высокохудожественный «рэт»! Bravo, Энди! (Хотя мы-то знаем, что по паспорту ты Микко Ниemi...)

Вот пригодилась и старая мясорубка. Знаете, как улучшилась фильтрация воздуха? То-то же. А вот французы из School Bar Atelier знают...



Такую вот прелюбопытнейшую версию взаимоотношений Сталина и Гитлера я обнаружил на крыле представленного немецкой компанией Vike Service Store аппарата с премилым названием War, «Война» то бишь.



Ну, чего уставился? Наливай!  
(Killer Chopper от Thundercity Motorcycles).



Ничего не напоминает? Ну да, прямо Рик Фэрлис какой-то («Мото», №4-2006)! На самом же деле это Killer Chopper британской мастерской Thundercity Motorcycles. А назван он так оттого, видимо, что построен на американской раме производства Killer Choppers.



HWC R 666. Симпатичная машинка (чего не скажешь о названии) с традиционным для немецкой компании HWC отсутствием нижней трубы рамы. Мотор – «сто-инчевый» RevTech. Окрас я назвал бы «кровь со сливками» (почему нет? существует же выражение «кровь с молоком»).



вероятного» уровня выставленных в этом году в Майнце аппаратов. И знаете, мужики не преувеличили: было чему удивиться. Чем и вам, дорогие читатели, предлагаю заняться (кто не понял – зырьте на фотки и втыкайте). ❖ P.S. И я там был, пиво пил. Мед – нет: сладкое – не моя стихия. Я все больше по горькой правде...



Мотоцикл с «говорящим» названием Fuck Oldstyle немецкой компании No Limit Custom (NLC) выставлялся в классе Modified Harley-Davidson. Небезызвестный австрийский лакокрасочных дел мастер Маркус Пфайль на этот раз имитировал «бумажное покрытие».

Оп-па, давненько мы не видели боди-байков! Fateful Cycle чешской мастерской PEST Motorcycles неуместно отсылает нас к капотированным работам Арлена Несса, а также слегка, на мой взгляд, переключается с нашумевшим года четыре назад аппаратом Zoso американской компании Teddies. «Донором» мотора и рамы послужил – ни за что не догадаетесь – Harley-Davidson Sportster.



Тотальная перфорация всего и вся, включая топливные баки! И не верьте, что кастомайзеры запускают свой гигантский паровой дырокол, чтобы снизить массу или улучшить вентиляцию. На самом деле просто похваляются тем, что у них есть гигантский паровой дырокол! (Youngman немецкой мастерской RMF Motorcycles.)





дорожная и кроссовая коллекции 2007 года

**axo**

[www.axo-sport.ru](http://www.axo-sport.ru)

Приглашаем к сотрудничеству региональных дилеров т. +7 343 2115912

Москва: ЗАО ИТАЛМОТО, ул. Преображенская, д. 5/7, т/ф +7 (495) 780-42-94, e-mail: [info@italmoto.ru](mailto:info@italmoto.ru), [www.italmoto.ru](http://www.italmoto.ru)

Екатеринбург: ООО СБК-СТУДИО, ул. Чайковского, д. 56, т. +7 343 211 59 12, [info@axo-sport.ru](mailto:info@axo-sport.ru)

Краснодар: ООО Хай Тек Мото, ул. Декабристов, д. 55, т. +7 861 274 63 45, e-mail: [krasnodar@ducati.ru](mailto:krasnodar@ducati.ru)



**Лучшие мотоциклы из Японии**  
Полный модельный ряд  
Предпродажная подготовка

Техническая поддержка Японскими специалистами

**moto-ik**

**moto-ik**  
[www.moto-ik.ru](http://www.moto-ik.ru)

новорязанское  
шоссе домбофис 26

ТЕЛ (495) -745-0564

HONDA YAMAHA SUZUKI Kawasaki





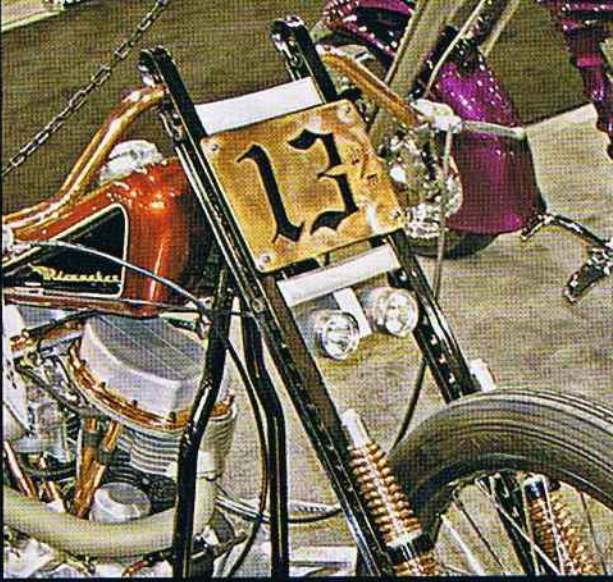


## ПОГОНЯЕМСЯ?

Вы, вероятно, заметили, что псевдогоночные «стартовые номера» все чаще появляются на кастом-байках самых различных стилей и направлений? Бациллу эту занесли в кастомайзинг несколько лет назад «олд-скульщики», а сейчас «нумера» сплошь и рядом не только на бобберах, борд-трекерах и прочих ретро-рейсерах, но и на «хай-теке». На снимках — лишь часть «коллекции», собранной автором на чемпионатах Европы и мира.

А коль повешали номера, так будьте добры, оставайтесь последовательны. Вот и думаю, собрать бы всех этих «гонщиков», выгнать из павильона на трек и устроить настоящий заезд! Жестоко? Возможно, потому как многие из этих аппаратов не то что для гонок — для обычной езды едва приспособлены. Зато зрелище было бы впечатляющее — настоящий «кастом-чемпионат»!

Идею продаю. Дорого. Звонить ночью.



Так должен выглядеть «байк на каждый день» (All Day Bike) по мнению известной немецкой мастерской Bike Farm. Рама — от «Харлея» 1955 года выпуска, мотор — Shovelhead объемом 1442 см<sup>3</sup>.



Malicia Indigena испанской мастерской Team Sable. Я не великий знаток погибших индейских цивилизаций, но что-то от них неуловимо-мистическое в этом концептуальном аппарате определено есть. (Неужто это надо воспринимать как извинение от имени всех испанцев за истребление великого древнего народа?) Одной кожи на отделку вон сколько пошло. Надеюсь, не человеческой. Заметьте также, что испанцы использовали мотор, не самый типичный для собранного в Майнце, — от Kawasaki GPX600R.



**DAIPESE**  
официальный дилер



Москва ул. Октябрьская, д. 11, стр. 1  
Тел.: (495) 681-3696, (495) 681-6165  
info@eurosport-motors.ru

**eEUROSPORT**  
www.eurosport-motors.ru

**SIDI**

**Внимание!!!  
АКЦИЯ!!!**

**Бесплатная\***  
замена сменных  
накладок, слайдеров  
и других деталей.

ЗАО "Панавто Ко"  
эксклюзивный  
дистрибьютор Sidi.

[www.acspanavto.ru](http://www.acspanavto.ru)

**Магазин экипировки**  
**SIDI** Университетский пр-т, д. 4  
на Смотровой Скоро открытие!

\* - ассортимент и наличие узнавайте в мотосалонах- участниках программы.  
Количество сменных деталей ограничено.



ограниченная  
гарантия  
**2 года**  
Требуется предоставления  
гарантийного сертификата

**ПАНАВТО**

2-я Звенигородская, 13  
(495) 974-13-22, 783-76-06

г. Санкт-Петербург	(812) 334-40-87
г. Санкт-Петербург	(812) 388-94-39
г. Санкт-Петербург	(812) 702-11-70
г. Воронеж	(0732) 49-41-68
г. Н.Новгород	(8312) 79-40-50
г. Н.Новгород	(8312) 78-44-47
г. Волгоград	(8442) 917-947
г. Самара	(840) 310-98-90
г. Новосибирск	(3832) 10-62-64
г. Новокузнецк	(3843) 77-58-77
г. Барнаул	(3852) 39-27-79
г. Кемерово	(3842) 28-77-39
г. Казань	(843) 276-87-89
г. Казань	(843) 523-68-30
г. Тюмень	(3452) 313-686
г. Тюмень	(3452) 46-43-47
г. Ростов-на-Дону	(863) 292-74-30
г. Ростов-на-Дону	(863) 220-96-47
г. Ростов-на-Дону	(863) 236-29-68
г. Анапа	(86133) 3-82-72
г. Краснодар	(861) 232-41-74
г. Новороссийск	(8617) 710-409
г. Астрахань	(8512) 444-293
г. Ставрополь	(8652) 77-99-70
г. Сочи	(8622) 553-709





Мотовездеходы – самый молодой вид транспорта, они появились, смешно сказать, меньше полувека назад. Сегодня эти аппараты занимают солидный сегмент моторынка на планете – их продают почти два миллиона единиц в год! А началось все с маленькой трехколесной машинки, совершенно не похожей на современные ATV.

# ТРИ ЛУЧШЕ, ЧЕМ ЧЕТЫРЕ?

Иван КСЕНОФОНТОВ, фото из архива автора

**ФЕЙСОМ В ГРЯЗЬ? НЕОХОТА.** Две причины заставили концерн Honda заняться в самом конце 60-х разработкой нового вида транспорта: внутренняя и внешняя. С одной стороны, для жителей провинции остро стоял вопрос преодоления бездорожья в удаленных горных районах страны, а с другой, боссы американского

филиала Honda потребовали «родить» что-нибудь новенькое, что дилеры могли бы продавать холодной зимой.

Осама Такеучи (Osamu Takeuchi) с небольшим штатом инженеров возглавил проект первого хондовского мотовездехода в 1967 году. Конструкторы вели работы с чистого листа, рассматривали

схемы с двумя, тремя, четырьмя и даже шестью колесами. Остановились на трех – минимальном количестве колес, которое обеспечивает устойчивость на скользкой дороге, в грязи и снегу. Двухколесник требует в таких ситуациях от пилота чрезмерных усилий в управлении (точнее – в удержании равновесия, ведь чуть что – фейсом в грязь), а машины с большим количеством колес казались тяжелыми, сложными по конструкции и требовали высокой мощности мотора... Что сказал бы господин Такеучи сегодня, когда бы увидел навороченный 4-колесный монстр весом под 400 кг, мощностью 800-кубового двигателя за 60 л.с. и, самое главное, в 30 раз дороже его творения?

Honda ATC90 –  
первенец нового  
класса: All Terrain  
Cycle.



## ВСЕПРОЛАЗА, КОТОРЫЙ ИЗМЕНИЛ МИР.

На ранних стадиях инженеры использовали 70-кубовый 4-тактный мотор (точнее сказать, моторчик) от мотоцикла Honda ST70 – производного от самого распространенного в мире двигателя Super Cub. Но какие выбрать к нему колеса? Сначала попробовали те, что на мотокультиваторах, но с ними аппарат не ехал. С мотоциклетными – тот же результат. Тогда Такеучи присмотрелся к американской амфибии Amphi-Cat (предку современного





90-кубовый моторчик внедорожного трицикла создан на основе знаменитого Super Cub. Обратите внимание: здесь ручной стартер.

Первые АТС от компании Yamaha: модели YТ125 и YТ175. В стремлении обойти патент Honda специалисты Yamaha изменили компоновку: сдвинули силовой агрегат назад, а подножки постарались вписать внутрь треугольника, образованного колесами.



Argo), которая передвигалась на шести 20-дюймовых высокопрофильных шинах низкого давления.

Отталкиваясь от американского прототипа, Такеучи разработал собственную шину размером 22x11,0-8 (то есть с внешним диаметром 22 дюйма) с давлением всего 2,2 psi (0,15 кг/см<sup>2</sup>). И попал в точку: такой баллон при малом весе экипажа (всего 89 кг) обеспечивал удельное давление на грунт меньшее, чем стопа человека. Аппарат мог проехать практически везде и даже не тонул в воде! Демонстрация плавучести привела дилеров в восторг.

Когда разрешился оргвопрос с шинами (их стала производить японская шинная компания Ohtsu), оказалось, что 70-кубовый мотор слабоват для передвижения по грязи и снегу. Разве что 90-кубовый двигатель в сочетании с 4-ступенча-

Новая модификация: Honda АТС70 для новичков и детей.



той КП смог обеспечить нормальную тягу и на бездорожье, и на дороге... Как наивно это звучит сегодня, когда кубатура утилитарных АТV почти в 10 раз больше!

Команда Такеучи продумывала и просчитывала каждую мелочь. Например, использование курка в управлении дросселем вместо поворотной ручки газа позволило водителю более рационально располагать тело при маневрировании. Вначале рассматривалась схема привода с дифференциалом на задней оси, но вариант был забракован в угоду лучшей проходимости. Роль подвесок выполняли эластичные шины низкого давления — что, казалось бы, проще и легче! Новые идеи при разработке геометрии рамы, углов вилки, расположения подножек для обеспечения высокой управляемости позволили Такеучи получить патент на новый вид транспорта.

На представленной на американском рынке в 1970 году Honda US90 стоял 7-сильный мотор, двухвальная 4-сту-

В 1980 году дебютировала Honda АТС185. Вот ее-то фермеры оценили: мотор уже позволял и прицеп тянуть, и с нештучным бездорожьем справиться.







Настоящий прорыв произошел, когда в компании Honda решили поставить на три колеса кроссовый мотоцикл. На фото – модели ATC250R с мощным 2-тактным двигателем жидкостного охлаждения (на первой версии стоял «воздушник»).



Кстати, шины-«дутики» АТС прожили всего пять лет – столько же, сколько и US90. Дело в том, что они удручающе легко прокалывались, поэтому их вскоре заменили более прочными и в то же время широкопрофильными шинами. Такая «обувка» прижилась и стала характерной чертой всех современных мотовездеходов. Однако ни о какой плавучести в этих «лаптях», так же как и выполнении функции подвесок, речь уже не шла.

В 1979 году увидела свет более мощная модификация – АТС110. Что странного, вся история техники, по сути, сво-

пенчатая КП с автоматическим сцеплением, цепная передача, и все это стоило \$595. Этот класс машин в то время называли АТС – All Terrain Cycles, что переводится с английского как «вездеходные мотоциклы».

Поначалу модельный ряд мотовездеходов Honda состоял всего из двух моделей: АТС90 и АТС70. Последняя предназначалась юным водителям и новичкам для приобретения опыта езды на шинах низкого давления. Однако, вопреки ожиданиям, продажи новинок в первые пять лет их производства шли вяло. Американские фермеры скептически отнеслись к этим маломощным машинкам, не способным ни тянуть сколько-нибудь значительный груз, ни перевозить его на себе. Спасли идею... калифорнийские плейбои, обнаружившие, что на АТС очень прикольно гоняться по песку!



Компания Kawasaki свой первый АТС скопировала с хондовского образца.



Honda ATC200E Big Red – уже серьезный фермерский аппарат с развитыми багажниками.

дится к «наращиванию мускулов». Неудивительно, что годом позже Honda вывела на рынок модель АТС185. А вот эта машина тут же стала очень популярной среди фермеров! Ведь у нее большие – 25-дюймовые колеса, 180-кубовый «одновольный» 4-тактный мотор с 5-ступенчатой КП и автоматическим сцеплением. Восторг фермеров легко понять: мотовездеход стоил на порядок дешевле трактора, да и по горючему выигрыш получался колоссальный – АТС потреблял его в 10 раз меньше. О реакции спортсменов и говорить нечего – как и все новое, прикольные машинки, конечно же, привлекали их внимание.

Но настоящий спортивный аппарат дебютировал в 1981 году. Это была модель АТС250R – с форсированным 2-тактным мотором и рядом передовых



решений, заимствованных из мира мотокросса: регулируемые передние и задние подвески, дисковый тормоз. Она подтвердила серьезность намерений Honda поставить мир на три колеса. В самом деле, все больше 3-колесных машин участвовали в различных кроссах и популярных ралли по пустыням.

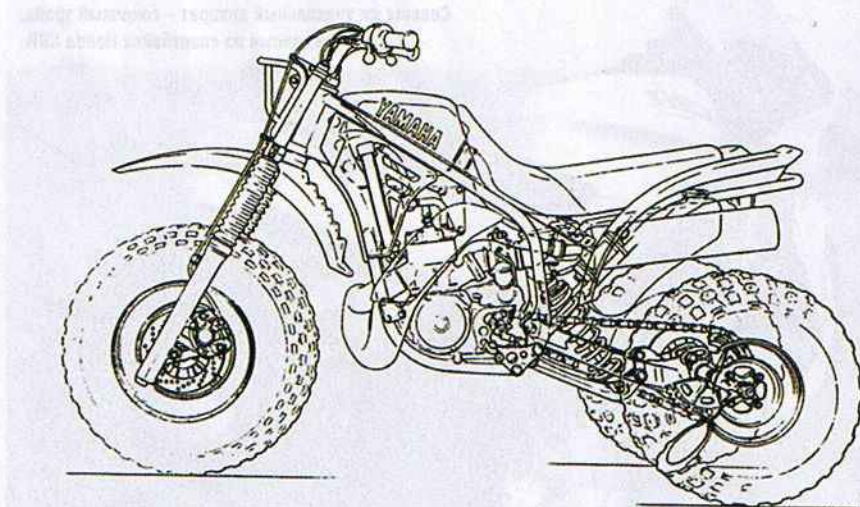
**«ЦАРЬ ГОРЫ».** Растущий в Штатах спрос на хондовские АТС свидетельствовал: правильным путем идете, господа-товарищи! Он побудил другие компании японской «большой четверки» включиться в производство мотовездеходов. Yamaha (модель YТ125 1979 года) и Kawasaki (KTL200 1981 года) вышли на рынок с собственными версиями «трехногих» машин. Справедливости ради надо заметить, что последователи пытались копировать трициклы хондовских первопроходцев. Что было непросто: приходилось изощряться, дабы обойти

Кроссовый вариант от Yamaha – модель Tri-Z250.



патент Такеучи. Его суть: точки касания колес с землей образуют почти равно-сторонний треугольник, и подножки водителя вынесены вне его сторон. Yamaha попробовала изменить пропорции – сделать треугольник более вытянутым и расположить подножки внутри его. Казалось бы, изменение ничтожное, не принципиальное, тем не менее опытный образец показал себя «кувырочим». Как только сделали подножки подлиннее, Honda тут же подала в суд за плагиат и выиграла его. Словом, Honda долго оставалась «царем горы» в области трехколесных всепролаз.

**ИМПЕРИЯ, ПОСТРОЕННАЯ ЗА ДВЕ НЕДЕЛИ.** Неожиданно «сыграла» Suzuki. «Задержавшись на старте», она совершила нечто такое, что заставило тут же вписать ее имя в историю ATV. В 1982 году ста-



раниями конструктора Аки Гото (Aki Goto) компания просто-напросто добавила одно колесо к своей модели 3-колесного внедорожника Suzuki ALT125. Просто и гениально! Так появился первый в мире 4-колесный мотовездеход QuadRunner LT125, опередивший конкурентов на поприще ATV на несколько лет (хондовский 4-колесник TRX200 дебютировал лишь в 1984 году). Компания Suzuki с полным на то правом распространила слоган, прославляющий себя, любимую: «Первая на четырех колесах».

Поразительно: Осамэ Такеучи «вынашивал» свое творческое дитя несколько лет, а Аки Гото, следуя наставлению боссов Suzuki «переплюнуть» Honda, родил идею за две недели.

А между тем в то же время разгоралось соперничество внутри самой компании – между «японской» Suzuki и ее американским филиалом. Гото взял за основу трицикл ALT125 и принял трансформиро-

Это революционный – первый 4-колесный мотовездеход Suzuki QuadRunner LT125, 1982 год.





Совсем уж уникальный аппарат – гоночный трайк, переделанный из спортбайка Honda CBR.



вать его шасси. К слову, у «японской» Suzuki к тому времени уже был 4-колесный аппарат, но – вот незадача – он «не хотел» поворачивать! Аки Гото скорректировал геометрию рамы, углы наклона шкворней и расположение осей передних рычагов. Ездовые качества его машины уже удовлетворяли всем нормам, однако боссы все равно одолевали проектировщика первого квадра вопросами о целесообразности 4-колесной схемы машины. Срабатывала инерция оценок и предпочтений, ведь в то время трехопорная схема уже не вызывала сомнений, так кому нужна четырехопорная?.. Сомнения развеялись, когда в первый же год продаж квадры отвоёвывали ощутимую часть рынка у трехколесников.

Первый квадрацикл, кроме революционного четвертого колеса, обладал еще

и передачей заднего хода (помимо пяти скоростей вперед) и одомером на приборной панели. Suzuki QuadRunner LT125 изначально был всесторонне проверен в Южной Калифорнии, затем послан в Японию, где должен был получить окончательное одобрение. Потребовался приблизительно год, чтобы завершить «четырёхколесную революцию».

Кстати, тогда же с легкой руки Suzuki и родился термин, обозначающий новый класс машин. Quad переводится с английского как «четверка» или «квадрат». Следующий по порядку вариант перевода – «двор», далее – артиллерийский грузовик-тягач. В той или иной мере, но во всех случаях ассоциации значений близки к тому, что мы видим в ATV. От Quad образовалось и русскоязычное «квадрацикл». У нас существует три варианта написания этого

слова: вместо буквы «а» посередине пишут еще буквы «о» или «и». Ни один из вариантов не является ошибкой в правописании, однако наиболее верный – с «а».

...Не следует, однако, полагать, что как только американцы увидели 4-колесные мотовездеходы, то сразу охладели к трехколесникам. В 1984 году Honda представила модель ATC200E, так называемую Big Red – с передачей заднего хода (в дополнение к 5 «нормальным» скоростям) и карданным приводом вместо традиционного цепного. А еще в 1985 году вышла обновленная трехколеска ATC250R с «водяным» двухтактным мотором, выдававшим аж 38 л.с. и с ходами подвесок под 250 мм!

Американцы, потребители основной массы производимых в мире мотовездеходов, безропотно наблюдают за «разгулом» японских компаний у себя в стране не стали. В 1985 году был выпущен первый трехколесник американской компании Polaris – Scrambler 250, который удивил мир полностью автоматической трансмиссией (заимствованной у снегоходов). Кстати, эта модель так и осталась единственной среди ATC с трансмиссией такого типа. Сегодня о ней мало кто помнит. Зато все помнят дебютировавший в том же году 4-колесный ATV Trail Boss – он вошел в анналы.

К середине 80-х в ведущих компаниях осознали, что будущее ATV – только с четырьмя колесами. Наступило начало конца эры трехколесников Takeuchi.

**ДЕКРЕТОМ ПО ПОФИГИЗМУ!** Но последний гвоздь в крышку гроба трехколесников забил вовсе не технические или коммерческие соображения, а наплевательское отношение американцев к собственной безопасности. Не удивляйтесь, такая черта характера – особенность не только российского менталитета. Спортивно-развлекательные покатушки на ATC и ATV вели к росту травматиз-



Американский продукт – 3-колесный ATC Polaris.



Американцы первыми применили на ATC вариатор.





**Baotian**

**Продажа. Сервис.  
Техническое обслуживание.**



**VT49QT-7** ..... **35478 руб.**

Тип двигателя: 1-цилиндровый, 4-тактный  
Рабочий объем: 49 см<sup>3</sup>  
Мощность: 2.6 кВт / 8000 об/мин  
Масса: 95 кг



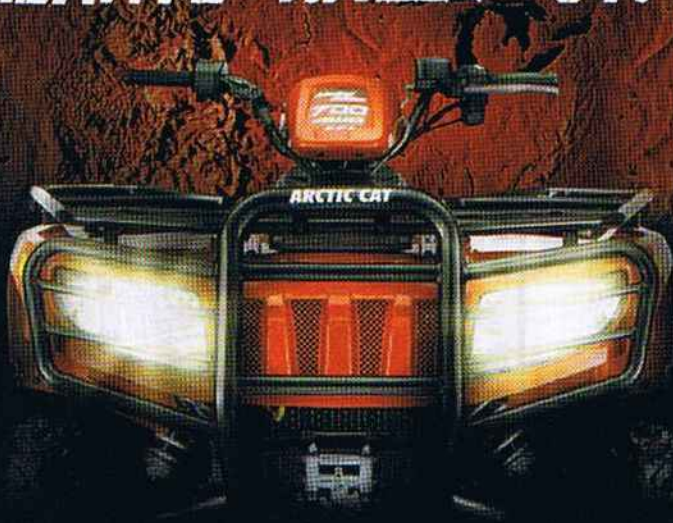
**VT49QT-12** ..... **39150 руб.**

Тип двигателя: 1-цилиндровый, 4-тактный  
Рабочий объем: 49 см<sup>3</sup>  
Мощность: 2.2 кВт / 8000 об/мин  
Масса: 92 кг

Приглашаем к сотрудничеству дилеров.

**МОТОСИТИ (495) 974-13-11 WWW.MOTOCITY.RU**

**РАЗДЕЛИТЕ НАШУ СТРАСТЬ**



Реклама



ООО "Сумеко"  
Официальный дистрибьютор  
ARCTIC CAT в России  
Информация о дилерах:  
[www.sumeko.ru](http://www.sumeko.ru)

**ARCTIC CAT**  
MORE TO GO ON.

192236, Санкт-Петербург  
ул. Софийская, д.14  
Тел./факс: +7 (812) 448 7088  
E-mail: [arcticcat@sumeko.ru](mailto:arcticcat@sumeko.ru)





И еще несколько штрихов. По прошествии трех десятилетий еще не перевелись поклонники Honda US90. В Америке в разных городах организуют тусовки «трехногих» АТС под лозунгом Three Better Than Four! («Три лучше, чем четыре!»), энтузиасты собирают и реставрируют старые машины. До сих пор в газетах и Интернете можно встретить объявления об их продаже, причем цена с годами только растет: сегодня на оригинальных US90 «наваривают» вдвое. В прессе высказывается и такое суждение: факт появления мотовездеходов в Америке на рубеже 70-х дал значительный толчок прогрессу фермерского хозяйства – наравне с началом широкомаштабного культивирования сои, использования минеральных удобрений и применения миллеровской электросварки. ❧

При подготовке материала использована информация с веб-сайтов: [www.3wheeler.org](http://www.3wheeler.org), [www.atving.com](http://www.atving.com), [www.vintagemotosports.net](http://www.vintagemotosports.net), [www.qrcv.com.au](http://www.qrcv.com.au), [www.motorcycle-usa.com](http://www.motorcycle-usa.com), [www.honda.co.jp/collection-hall](http://www.honda.co.jp/collection-hall), [www.quadmagazine.com](http://www.quadmagazine.com).

ма по сравнению с другими видами моторизованного отдыха. И мотовездеходы «попали на мушку» Комиссии по безопасности потребительских товаров (CPSC). Изучение причин ДТП привело к выводам: конструкция ни 3-, ни 4-колесных ATV не причем – во всем виноваты сами водители, игнорировавшие предписания продавцов. Коварно вводила в заблуждение внешность внедорожников, вселявшая в головы неопытных ездоков мысль об их нерушимой устойчивости, а значит, и безопасности.

Производители стали больше и чаще указывать на необходимость соблюдать меры безопасности в инструкциях и на табличках, закрепленных на машинах. Результат не заставил себя ждать: между 1984 и 1988 годами зарегистрированный травматизм снизился на 33%. Тем не менее, 28 апреля 1988 года американские дистрибьютеры мотовездеходов заключили на 10 лет беспрецедентный договор с CPSC, высокопарно названный «Заключительный Декрет Согласия» (Final Consent Decree). Согласно ему, производители ATV инвестировали 100 млн. долларов на реализацию программы безопасности. Главной жертвой, принесенной на алтарь безопасности, стали 3-колесные АТС – как самые «кувырчучие». Одним из пунктов программы предусматривалось прекратить продажи как новых, так и подержанных «трехколесок».

Продажи «приговоренных» за границами США какое-то время еще продолжались, но недолго. Производители полностью переключились на выпуск только 4-колесной техники. Это редкий пример того, как бюрократическое соглашение было реализовано, а кроме того, пошло на пользу техническому прогрессу.

**ЖИЗНЬ ПОСЛЕ СМЕРТИ.** В тогдашнем СССР ничего не ведали о мотовездеходных баталиях, мы никогда «вживую» не видели (а теперь уже и не увидим) ни одну фирменную трехколесную модель АТС. В Россию квадрациклы впервые попали лишь в начале 90-х. Отзвуком эпохи «трехногих» машин служит лишь «зидовский» (из города Коврова Владимирской области) мотовездеход «Фермер», выпускавшийся с 1994 по 2005 годы, да тульский ТМЗ-5.971. Кстати, наши конструкторы вдохновились после поездки в Японию на хондовский завод.

Благодарим Майку ПАЛМГРЕНА ([www.vintagemotosports.net](http://www.vintagemotosports.net)) за любезно предоставленные фото.

Мотовездеход «Фермер» из Коврова.



Тульский ТМЗ-5.971 – сочетание передней части мотоцикла и задней от грузового мотороллера.



# ОТАР



ACTIVE  
MOTORS

Активная компания  
для активных людей



АКСЕССУАРЫ  
И ЭКИПИРОВКА



Актив Моторс - официальный дилер YAMAHA [www.active-motors.ru](http://www.active-motors.ru)

НОВЫЙ  
АДРЕС!

141411, Московская обл., г. Химки, 78 км МКАД, вл. 2, тел.: 721-3316, факс: 725-3157  
142784, Москва, 47 км МКАД (внешняя сторона), тел: 721-3315, 721-3317

реклама

Реклама

# МОТОЦЕНТР

[www.moto-center.ru](http://www.moto-center.ru)

РЕМОНТ, ТЮНИНГ, ЗАПЧАСТИ, ТРАЙКИ, ПЕРЕВОЗКА, ХРАНЕНИЕ, МОТОТУРИЗМ  
оптовая и розничная поставка запчастей, приглашаем дилеров

PARTS  
UNLIMITED

TR  
TUCKER ROCKY  
DISTRIBUTING

BIKER'S CHOICE

CUSTOM  
CHROME  
EUROPE

RICK'S  
MOTORCYCLES

DRAG  
KURYAKIN  
PRODUCTS

HONDA

Kawasaki

POLARIS

ZODIAC

RC  
RACING

DRAG  
Specialties

SUZUKI  
YAMAHA

MOTOR  
HARLEY-DAVIDSON  
CYCLES

XTREME  
MACHINE

1/4  
MILE

Two Brothers  
Racing  
U.S.A.

НАШИ ПАРТНЕРЫ: "здесь могут быть ваши координаты" - уточняйте условия

(495) 258-91-78

Москва, ул. Рябиновая 43/2, этаж 4





Рисунок Сергея Чиркова

Они коварно и настырно пробивались и все-таки заполонили конструкции скутеров и мопедов\*. Но им все мало! И теперь уже водители мотоциклов и ATV задаются вопросом:

Александр  
ВОРОНЦОВ,  
фото из архива  
редакции

# ДОВЕРЯТЬ ЛИ АВТОМАТУ?

## АВТОМАТИЧЕСКИЕ ТРАНСМИССИИ: ПОЛВЕКА СПОРОВ

**ЧТО ДАТЬ МОТОЦИКЛАМ?** Наш разговор все о мопедах да скутерах... А когда про мотоциклы? А на этом фронте затишье: мотоциклисты не так давно, в начале 50-х, окончательно приспособились к ножному переключению передач, и больше не хотят нововведений. Да и то: моторы еще не настолько мощные, чтобы терять л.с. в дебрях автоматике. Еще чего!

Но буржуинская тяга к комфорту уже прогрызает свою дырочку в плотине, и первый привет от «лукавого» – попытка автоматизировать хотя бы выжим сцепления. Создатели таких систем пошли двумя путями. Первый – задействовать выжим сцепления от рычага переключения передач. Это полуавтомат сцепления, хорошо знакомый владельцам «Днепров» и «Иж-Юпитеров». Система эффективная, но ее оборотная сторона – длинный ход рычага КП и необходимость прилагать значительное усилие

при переключении. Да и с места просто так не тронешься.

Второй способ – автоматическое сцепление, как на скутере. Но сцепление барабанного типа плохо komponуется с традиционной КП... Решение предложили в конце 50-х инженеры Jawa – многодисковое сцепление, в котором пакет дисков сжимается центробежными грузами через специальную шайбу. Версия имела оглушительный успех, не только в Чехословакии, но и... в Японии. Поначалу его заимствовали инженеры концерна Honda для скутеретты Super Cub (причем случился скандал, который привел к выплате отступных чехам), а затем и другие японские компании.

А появления «настоящего автоматического мотоцикла» пришлось ждать аж до 1971 года. Представила его никому доселе не известная американская компания Rokon. Она возникла несколькими годами ранее и выпускала машины, которые так и хочется назвать 2-колесными тракторами – с приводом на два

огромных колеса, никаких подвесок, чепуха скорость... И потрясающая проходимость! А тут откуда ни возьмись – классический мотоцикл-эндуро, но с вариатором, дисковыми тормозами и литыми колесами (что для 1971 года, между прочим, тоже – революция!).

А тут созрело предложение министерства обороны Швеции. Запрос был на чудо-юдо мотоцикл: чтобы заводился в любой мороз, работал хоть вверх ногами, чтобы его мог вести раненный в руку-ногу солдат и каждый новобранец освоил аппарат за 15 минут. Стало ясно: без автоматике не обойтись. Компании Hagglund и Monark построили мотоциклы с вариаторами, а Husqvarna – с 4-ступенчатой КП, управляемой центробежными сцеплениями. Она и выиграла конкурс, и с середины 70-х годов ее машины поступили на вооружение шведской армии. Husqvarna даже в 80-е годы выпускала спортивные эндуро с такой трансмиссией. На сегодняшний день это самый значительный конструкторско-ком-

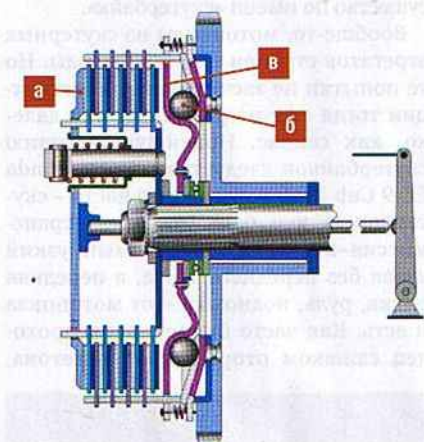
\*Об этом шла речь в первой части материала – см. в «Мото», № 5-2007.



мерческий успех на поприще автоматизации мотоцикла.

Вспыхнувшая популярность мототуризма, особенно в США (американский мототуризм особого свойства: никаких тебе нехоженых троп и прочего экстрима, напротив – вдумчивое медлительное скольжение, сплошной Glide), навела некоторых производителей на мысль: похоже, пора оснащать-таки мотоциклы автоматами (нет, не теми, перед которыми трясутся медведи-гризли, и русская мафия тоже ни при чем). В 1976 году Honda с большой помпой запустила на рынок США мотоцикл CB750A, вооруженный гидротрансформатором вкупе с двухступенчатой АКП. Увы, чтобы приспособить «острую» характеристику мотоциклетного мотора к неспешной гидроавтоматической трансмиссии, ее – характеристику – пришлось нещадно сгладить. В итоге максимальная мощность упала с 67 до 47 л.с., а скорость – с 200 до 165 км/ч. Кому ж это понравится?

Honda CB750A стал запевалой недолгого, но бурного периода мотоциклетной автоматизации. Его поддержали 2-цилиндровые Honda CB400AT (1977 год), Suzuki GS450GA (1982 год), Moto



Центробежное многодисковое сцепление Jawa:  
а – пакет дисков; б – центробежные грузы;  
в – нажимная шайба.



Rokon RT340 значительно опережал в развитии свой 1971 год: силовой агрегат с вариатором (приспособленный от снегохода), дисковые тормоза, литые колеса.



Honda CB750A не снижал успеха на рынке. Зато сейчас этот мотоцикл – желанный объект коллекционирования.

Guzzi V1000 Convert (1976 год). Все сделали по единой схеме: гидротрансформатор плюс АКП. И еще одно их объединяло: вялый сбыт. Ведь стоили дорого, а динамика значительно уступала оной у «механических» версий. В начале 80-х годов с ними было покончено.

**РОЛЛЕРРЕНЕССАНС+АВТОМАТ.** Дебют в 1977 году модели Yamaha Passol возродил интерес к скутеру – рынок мотороллеров стал развиваться такими темпами, что процесс получил название «роллер-ренессанс».

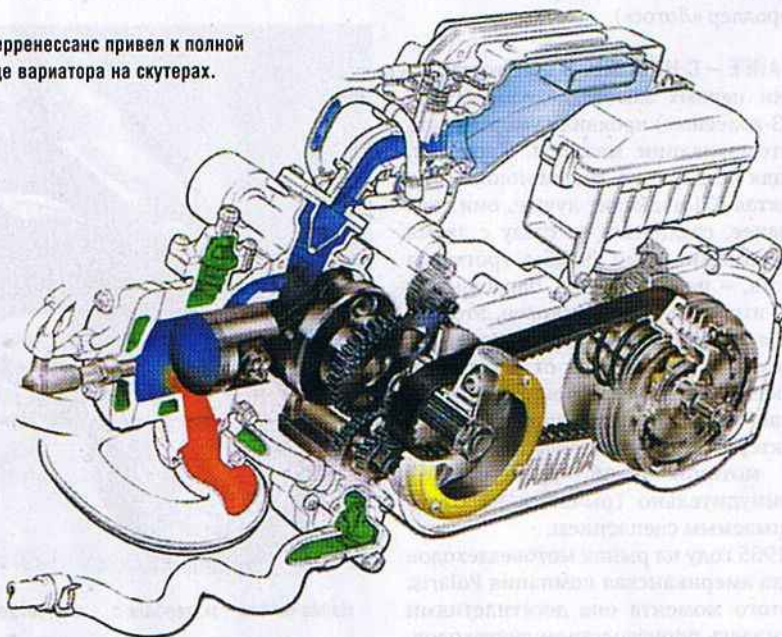
Самый первый Passol был простой машиной, можно даже сказать примитивной. Никакого вариатора: односкоростная трансмиссия, центробежное сцепление и цепная передача на заднее ко-

лесо. Через год компания выпустила люкс-версию Passola – с двухступенчатой АКП (с центробежными сцеплениями, как на европейских мопедах). И лишь в 1981 году на семействе Yamaha Beluga появился вариатор.

Столь же недоверчиво отнеслись сначала к вариатору и конструкторы Suzuki. На своем первом в этой когорте Suzuki Gemma 1981 года применили 3-ступенчатую АКП и лишь в 1984-м на модели Shoot установили-таки вариатор.

А вот в Honda автоматике не чурались – вариаторы использовали на своих мопедах еще с начала 70-х. В 1977 году на рынок вышла оборудованная вариатором скутеретта Honda Vario, а линейка скутеров с 1980 года имела сей небесполезный агрегат.

Роллеренессанс привел к полной победе вариатора на скутерах.







Пolaris Trail Blazer – первый мотовездеход, оснащенный вариатором.



Первый скутербайк – Honda EZ-9 Cub, 1990 год.

Господство вариатора в скутеростроении установилось к середине 80-х, когда народные массы единодушно оценили именно простоту управления – главный стимул подъема роллеренессанса. Среди приверженцев «ступенчатой механики» остались лишь негибкая Vespa (впрочем, и она в 1984 году обзавелась вариаторной версией PK Automatica) и ее архаичные копии, да загнивающая уже «Тулица» (надо отметить, что работы над вариатором на Тульском машиностроительном заводе начались аж в конце 60-х годов, и к началу 90-х они наконец дали плоды – экспериментальный мотороллер «Лотос»).

**ПО ТАЙГЕ – С НИМ ЖЕ.** В 70-е годы создатели первых мотовездеходов (тогда еще 3-колесных) проявили умеренность в автоматизации машины. Рассудив, что для бездорожья традиционная ступенчатая КПП подходит лучше, они, тем не менее, соединили ее сразу с двумя сцеплениями: одно, чтобы трогаться с места, – центробежное, барабанного типа, второе – многодисковое, это для переключения передач, причем автоматически срабатывающее от рычага переключения – для облегчения процесса. И лишь машины откровенно гоночного характера комплектовались традиционной мотоциклетной трансмиссией с принудительно (рычагом на руле) выжимаемым сцеплением.

В 1985 году на рынок мотовездеходов вышла американская компания Polaris. До этого момента она десятилетиями занималась производством снегоходов,

так что специалисты собаку съели на изготовлении вариаторов, переваривающих довольно большие крутящие моменты. Чего ж удивляться, что при проектировании своих первых ATV они даже не сомневались: только вариатор! Причем избрали привычную для них «снегоходную» схему: без сцепления, на минимальном газу ремень просто пробуксовывает по широко раздвинутому ведущему шкиву.

Конкуренты насторожились и присматривались. Yamaha рискнула в 1988 году ответить своей «вариаторной» моделью – легким 125-кубовым мотовездеходом Breeze. Остальные не спешили, и их можно понять. Как двигателем-то тормозить? Ведь сбросишь газ – и трансмиссия разомкнулась! А для ATV движение «ползком» зачастую – штатный режим.

Прорыв совершил в 1997 году концерн Yamaha, когда представил модель YFM600FW Grizzly. В ее трансмиссию был включен дополнительный механизм (обгонная муфта), блокирующий сцепление при торможении двигателем. Как часто бывает, стоило одному указать путь – толпа воскликнула: «Как же мы сами не додумались!». Вскоре другие компании создали собственные версии этого устройства, и всего через несколько лет вариатор стал «стандартным вариантом» для мотовездехода.

Лишь в Honda упорно отказываются идти по пути, проверенному другими. Нет, не потому что против «автоматов» – здесь их видят другими. В 2000 году концерн представил мотовездеход TRX500FA Foreman Rubicon, оборудованный гидростатической трансмиссией по патенту Бадаллини (помните, права на это изобретение Honda купила еще в начале 60-х). За сорок лет требования к автоматическим трансмиссиям

возросли, и управление гидравликой усложнено: оно позволяет водителю выбирать один из трех режимов: «динамичный», «тягловый» и даже ручной – в память бортового процессора «защиты» пять заданных значений передаточного отношения, и их водитель может выбирать нажатием кнопочки на руле.

Следом дебютировал еще один своеобразный новичок от Honda – TRX650FA Rincon. Автомобилистов его трансмиссия не удивила – ее сделали совершенно по знакомым им канонам: гидротрансформатор плюс 3-ступенчатая планетарная КПП с автоматическим переключением. Кстати, и на мотовездеходах с обычной коробкой Honda также активно внедряет систему электромагнитного переключения передач с кнопочным управлением.

**МЕЖВИДОВОЕ СКРЕЩЕНИЕ.** На переломе веков людей охватывает некое смещение. Оглядываясь назад – и кажется, что все уже изобретено, и спасение от безысходности либо в регро, либо в безудержной эклектике – слиянии несочетаемого или вообще противоположного по природе и сути. Например, мотоцикла и скутера. Вот и слили – и породили существо по имени «скутербайк».

Вообще-то, мотоциклы из скутерных агрегатов строили еще в 50-е годы. Но те попытки не засчитываем: конструкции тогда еще не разошлись так далеко, как сейчас. Новейшую историю скутербайков следует вести от Honda EZ-9 Cub 1990 года: задняя часть – скутерная, в ней блок двигатель–трансмиссия–подвеска, обтекаемый узкий кузов без переднего щита, а передняя вилка, руль, подножки – от мотоцикла и есть. Как часто бывает, первопроходец слишком оторвался от пелетона,



Honda Griffon – скутербайк с... оппозитной «четверкой»!





# YAMAHA

## МОДЕЛЬНЫЙ РЯД 2007 ГОДА

**ОРИГИНАЛЬНЫЕ  
ЗАПЧАСТИ**

**СЕРВИСНОЕ  
ОБСЛУЖИВАНИЕ**

**АКСЕССУАРЫ  
И ЭКИПИРОВКА**



«Актив Моторс» - активная компания для активных людей  
Актив Моторс - официальный дилер YAMAHA [www.active-motors.ru](http://www.active-motors.ru)

**НОВЫЙ  
АДРЕС!**

141411, Московская обл., г. Химки, 78 км МКАД, вл. 2, тел.: 721-3316, факс: 725-3157  
142784, Москва, 47 км МКАД (внешняя сторона), тел.: 721-3315, 721-3317



**ACTIVE  
MOTORS**



*there is a difference*

**Вниманию!!!  
АКЦИЯ!!!**

**Бесплатная\***  
замена сменных  
деталей шлема

ЗАО «Панавто Ко»  
эксклюзивный  
дистрибьютор  
Arai

**Магазин экипировки**  
**SPIDI** Университетский пр-т, д. 4  
**на Смотровой** Скоро открытие!



**5 лет**  
ограниченная  
гарантия  
Требуйте предоставления  
гарантийного сертификата

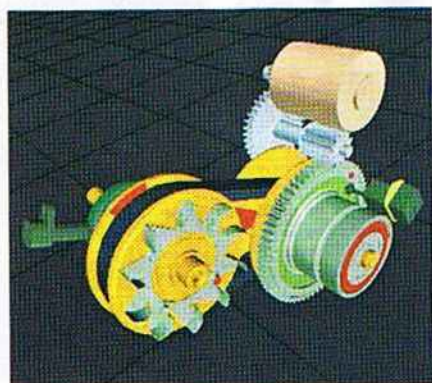
## ПАНАВТО

2-я Звенигородская, 13  
(495) 974-13-22, 783-75-06  
[www.accpanavto.ru](http://www.accpanavto.ru)

г. Санкт-Петербург	(812) 334-40-87
г. Санкт-Петербург	(812) 366-94-39
г. Санкт-Петербург	(812) 702-11-70
г. Воронеж	(0732) 49-41-68
г. Н. Новгород	(8312) 79-40-50
г. Н. Новгород	(8312) 78-44-47
г. Волгоград	(8442) 917-947
г. Самара	(846) 310-96-90
г. Новосибирск	(3832) 10-62-64
г. Новокузнецк	(3843) 77-58-77
г. Барнаул	(3852) 39-27-79
г. Кемерово	(3842) 28-77-39
г. Казань	(843) 276-87-89
г. Казань	(843) 623-68-30
г. Тюмень	(3452) 318-686
г. Тюмень	(3452) 46-43-47
г. Ростов-на-Дону	(863) 292-74-30
г. Ростов-на-Дону	(863) 220-96-47
г. Ростов-на-Дону	(863) 236-29-68
г. Анапа	(86133) 3-82-72
г. Краснодар	(861) 232-41-74
г. Новороссийск	(8617) 710-409
г. Астрахань	(8512) 444-293
г. Ставрополь	(8652) 77-99-70
г. Сочи	(8622) 583-709

\* ассортимент и наличие уточняйте в  
мотосалонах, участниках программы.  
Количество сменных деталей  
ограничено.





Управляемый электроникой вариатор скутера Suzuki Burgman 650.

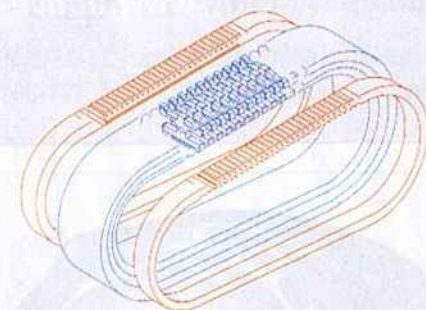
и наблюдатели его потуги не заметили и не оценили... Второе рождение скутербайка состоялось в 1999 году, когда итальянский концерн Piaggio представил прототип Gilera Compact Bike – сочетание спортбайковского передка со скутерной задней частью. Вскоре эта машина, уже под названием Gilera DNA, поступила в продажу. На сей раз на полную поработали технологии PR – и аппарат вызвал множество подражаний. Даже в предельно осторожном и практичном Китае.

Для нас история скутербайков примечательна тем, что автоматические трансмиссии все-таки проникли и в мир мотоциклов – вот так, с черного хода. Хотя как именно называть эти машины – скутерами или мотоциклами – вам не ответить и Линней.

С другой стороны, большие скутеры все ближе и ближе к мотоциклам. Маркетологи компании Aprilia серию Scarabeo так и называют: «автоматические мотоциклы». А возьмите под лупу гиперскутеры: в них нет даже основополагающего



Honda DN-01: у этого «автомата» есть все шансы попасть в серию.



Ремень вариатора Suzuki Burgman 650 состоит из двух колец и набора элементов сложной формы.

скутерного признака – двигателя под сиденьем. А с такой основой меняй лишь надстройки – и получай на выбор скутер или мотоцикл. Именно таким вот образом скутер Suzuki Burgman 650 в 2003 году «превратился» в концепт-байк Suzuki G-Strider. Вот вам красноречивый пример с концептами Honda. Если Elysium 2001 года – несомненно скутер, то представленный двумя годами позже Griffon, построенный на тех же агрегатах, – скорее все-таки мотоцикл. А еще через два года проект мутировал в концепт Honda E4-01, который вписать в какую-нибудь определенную клеточку классификации решительно невозможно.

Кстати, гиперскутеры добавили важный штрих в эволюцию автоматических трансмиссий: вариаторы с электронным управлением. Этот узел, впервые внедренный в 2001 году на модели Suzuki AN650 Burgman, позволяет точнее выбирать передаточное отношение, а также задавать его принудительно: обычно настраивается пять-семь «виртуальных» передач.

Появление столь «продвинутых» вариаторов вновь вызвало интерес к полноценным мотоциклам с автоматическими трансмиссиями. Первый после долгого перерыва прототип такой машины показал в 2003 году концерн Piaggio – под названием Gilera Ferro. Ее главный элемент – двухцилиндровый V-образный 850-кубовый двигатель, заблокированный с вариатором с электронным управлением.

Еще пара интересных «автоматических мотоциклов» родом из 2005 года. Polaris Vision\* заимствовал силовой агре-



Gilera Ferro 2003 года – технический предок «автоматического мотоцикла» Aprilia Mana NA850.

\* Не путайте с только что дебютировавшей серийной моделью, у которой с концептом ничего общего, кроме названия.



# REGGY

www.reggy.ru

Велосипеды  
Квадроциклы  
Мотоциклы  
Скутеры

Специальное предложение для дилеров



TIGER II 250 cm³

## БОЛЬШЕ ЖИЗНИ!

Мотосалоны REGGY в Москве:

- ул. Бауманская, д. 576, стр. 1 ..... (495) 261-6570
- ул. Озерная, д. 42 ..... (495) 786-7562
- ул. Южнопортовая, д. 22, стр. 1 ..... (495) 679-8186
- Сервис: ..... (495) 710-0980

Мотосалоны REGGY в Санкт-Петербурге:

- ул. Салова, д. 68 ..... (812) 331-9757
- ул. Савушкина, д. 128 ..... (812) 345-7113

Мотосалоны REGGY в Волгограде:

- Университетский пр-т, д. 82 ..... (8442) 46-3803

Приглашаем к сотрудничеству региональных дилеров: (495) 748 0925; reggy@agah.ru

• ПРОДАЖА

• ГАРАНТИЯ

• СЕРВИС

• ЗАПЧАСТИ



www.agah.ru

moto.431263.ru



от 19900 руб

оптовые поставки мопедов из Китая

г. Владимир ул. Тракторная, 33

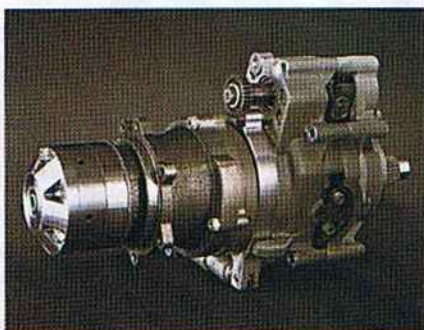
(4922) 43-12-63 доб. 117

(919) 023 67 95

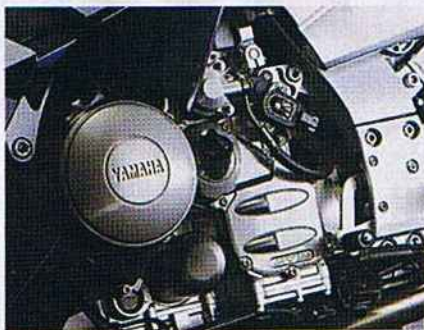
e-mail: moto@431263.ru

**ГРАНД** техцентр





Автоматическая трансмиссия мотоцикла Honda DN-01 – агрегат компактный.



Трансмиссия Yamaha FJR1300AS с приводами выжима сцепления и переключения передач.



Yamaha FJR1300AS оборудована полуавтоматом переключения передач.

гат – 2-цилиндровый 800-кубовый двигатель и вариатор – у мотовездехода Sportsman. У концепт-байка Honda DN-01 – гидромеханическая трансмиссия и двухцилиндровый V-образный двигатель рабочим объемом 680 см<sup>3</sup>.

В том же 2005-м году у Yamaha появился модифицированный спорт-турер FJR1300AS с автоматическим сцеплени-

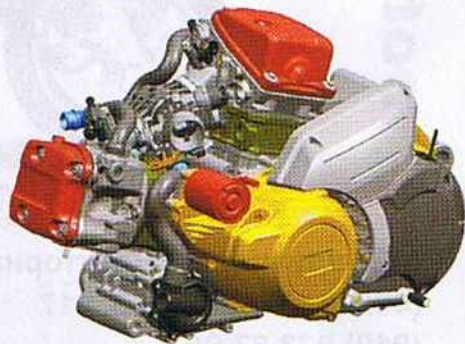
ем. Водитель этой машины «отстранен» от переключения передач – этим не царским делом занимается электромеханический исполнительный механизм. Мотоциклист же задает выбранную передачу с помощью кнопок на руле или традиционной «лапки», которая на самом деле – управляющий джойстик. Сцепление при переключениях выжимается также

при помощи электропривода, так что у мотоцикла вовсе нет рычага сцепления. Собственно, системе Yamaha YCC-S осталось лишь полшага до полностью роботизированной коробки передач.

И все же первыми в нынешнем веке запустили в серию «автоматический мотоцикл» итальянцы. У модели Aprilia Mana NA850, дебютировавшей прошедшей осенью, те же 850-кубовый двигатель и вариатор с электронным управлением, что и у прототипа Gilera Fetto (и представленного этой же осенью скутера Gilera GP800). Теперь конкуренты будут зорко наблюдать, как воспримут покупатели этот противоестественный симбиоз узлов. И не сомневайтесь: в случае успеха тут же погонят собственные версии мотоциклов с автоматом. На то он и пелетон, чтобы лидер не дремал. ❧



Aprilia Mana NA850 – первый за долгие годы полноценный «автоматический мотоцикл».



Силовой агрегат Aprilia Mana NA850 – тот же, что и у гиперскутера Gilera GP800.



**АВТОКОНЦЕПТ**

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

**363-63-63**

Москва, Ленинградское ш., 52

www.avtoconcept.ru

часы работы с 9.00 до 21.00

**aprilia****Kawasaki**

MOTO GUZZI

**YAMAHA**
**Kawasaki Versys**  
**НОВИНКА - 2007 !**

- бесплатная доставка по Москве и МО
- гарантийное и сервисное обслуживание
- постановка на учет

**СВЯТА ПРЕДЛОЖЕНИЕ**  
**СМОТРИТЕ НА САЙТЕ**


- широкий выбор мотоодежды и аксессуаров
- приглашаем региональных дилеров к сотрудничеству

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ САЛОН "YAMAHA НА МАЯКОВСКОЙ"

МОСКВА, САДОВАЯ-ТРИУМФАЛЬНАЯ, 16

ФАКС

ДИЛЕРСКИЙ ОТДЕЛ

(495) 650-1681

(495) 650-5314

(495) 650-1863

(495) 650-5280

ФИЛИАЛЫ:

ТЦ "МЕГА", КАЛУЖСКОЕ Ш., 21КМ

"КРОКУС-СИТИ", 66КМ МКАД

ТК "ТВОЙ ДОМ", КАШИРСКОЕ Ш., 23КМ

ТД "АВТОМОБИЛИ", УЛ. ЮЖНОПОРТОВАЯ, 22, СТР.1

АТЦ "МОСКВА", КАШИРСКОЕ Ш., 61, КОР.3А

ТЦ "ГОРОД", РЯЗАНСКИЙ ПР-Т, Д. 2, КОР. 2

АШАН-АЛТУФЬЕВО, 84 КМ. МКАД

"НЭКСУС-ЕКАТЕРИНБУРГ"

Г.ЕКАТЕРИНБУРГ, УЛ. ПЕРВОМАЙСКАЯ, Д.26

"НЭКСУС-КРАСНОДАР"

Г.КРАСНОДАР, УЛ.КАРАСУНСКАЯ, Д.80

(495) 730-6339

(495) 514-4721

(495) 514-4564

(495) 506-1637

(495) 517-4145

(495) 772-1861

(495) 589-6744

(343) 214-9864

(861) 251-1805

**NEXUS MOTORS**

ПРИГЛАШАЕМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ

WWW.NEXUS-MOTORS.RU



# ШУТЫ ВЫШЕ КОРОЛЕЙ



Шашлык начинается с углей (кто сказал, что с мяса?!), пиво – с желания (но не со-лода!), а прикольный мото клуб – с хохмы... Шесть лет назад горстка разбитных московских парней создала байк-клуб, каких еще не бывало: разудалый, легкий на подъем, не привязанный ни к какому определенному месту и без намека на малейшую жесткость в клубной политике. А нарекли себя так, как никто до них не решался – «Падонки Масквы».

История названия такова. Жил да был славный столичный байкер Дима Архитектор. Всякий раз, подъезжая к компании друзей, здоровался неизменно: «Привед, падонки!» Слово всем нравилось, и клуб стал «падонковским». Через «а» – потому что московскому говорку свойственно «акание». Да и потом, чувство самоиронии – показатель по-настоящему раскованных людей. А какую сочинили эмблему! Многие, завидев надпись на ней, не просекают, что это легкий эпатаж, и высокомерно порицают: «Неучи! Даже свое название не могут правильно написать!» Падонки довольны: провокация удалась!

«Фишка» клуба – ежегодные путешествия. Птицы тянутся на юг, а «падонки» – во все стороны. Мало клубов так много и интересно путешествующих. Специально не искали, не вербовали,

но во многих городах сходились с теми, кто им близок по духу и темпераменту – и те вливались в тусовку. Сегодня «свои люди» у клуба в Нижневартовске, Курске, в городах Украины – Киеве, Донбассе, Одессе, Львове, Ужгороде, в столицах Молдавии, Венгрии, Израиля. Так «Падонки Масквы» постепенно трансформировались в «Падонков мира».

«Падонком» нельзя стать – им нужно быть. Существует вроде бы некий секретный устав, который никому не показывают – его хранят отцы-основатели клуба. Мотоциклист, пожелавший стать «Падонком», должен, не зная правил – их выполнять, не зная требований – им соответствовать. Чтобы все было натурально, ведь под любой закон можно подстроиться.

У них нет тусовочной базы: их место там, где им хорошо сейчас. Но в Москве есть – Старый Арбат и Смотровая.

Герб клуба – не какая-то там каляка-маляка с драконами-зверями-мечами-молниями, а авангардный и глубоко символический знак. Он смахивает на герб СССР, и неспроста: многие члены клуба совсем не мальчонки, они росли в уже несуществующей стране и не без уважения относятся к лучшим разделам ее истории. Череп – символ вечности и мудрости, колпак – олицетворение поговорки «что дозволено шуту, не дозволено королю». Венок из колосцев и ленточек символизирует единство отделений клуба.

Московские «Падонки» – сплошная импровизация, так что говорить с ними о традициях нет смысла. Но одна «железная» сложилась, и парни стараются ее не нарушать. Это отступление «падонковского» нового года. Он наступает на пасху, встречают его ярко и костюмированно. Представьте: вы ему «Христос воскрес!», а он, троекратно с тобой расцеловавшись, отвечает: «С новым годом!» И нет в словах богохульства – они от доброты и веселости. ❧

О последней, как всегда, яркой и впечатляющей акции «Падонков Масквы» читайте в этом номере на стр. 108.

Антон ВЛАСОВ, фото членов клуба





Красивая солнечная страна, пустынная и жаркая, изобилующая невообразимыми цветущими садами и горными вершинами. Внешне суровая, но гостеприимная – все это Узбекистан.

## ВНЕ ЗАПРЕТА

Увы, российские байкеры почти ничего не знают о мотожизни Узбекистана – многие до сих пор думают, что кроме мулов ездить им не на чем. Между тем, мотоциклетное движение Узбекистана развивается.

Центр движения – Ташкент, столица страны. Здесь существуют два мотоклуба – Bikers of Tashkent MCC, первое мотообъединение города, и Steel Scorpions MC, образовавшийся недавно. Мало кто знает, с каким трудом создавались мотобратства – это не то что открыть технический кружок в Подмоскovie. В начале 2005-го года по непонятным причинам движение байков в Ташкенте запретили. На мотоциклистов стали косо поглядывать – как в 60-х годах в Америке. Но парни не унывали и, несмотря на запрет, изредка выезжали в город. Прошло какое-то время, и знаков «запрет на мотодвижение» стало меньше, хотя официального разрешения на езду власти так и не дали.

Почти не увидишь в стране импортной техники. Из-за огромных таможенных пошлин и низкого уровня заработка далеко не каждый может позволить себе приличный секонд-хэнд. В основном ездят на «Уралах» и «Ижах», лишь некоторые на «японцах» и единицы – на дорогих мотоциклах. Японский секонд-хэнд привозят из соседнего Казахстана (там дешевле, чем в Узбекистане) и Арабских Эмиратов, иногда из Владивостока.

Ташкент – многонациональный город. Байкеры шутят, что раньше в нем было сто наций, но недавно умер пос-



ледний чукча. Для мотоциклистов не имеет значения откуда ты, какого возраста и какой марки у тебя байк. По восточной традиции дорожному гостю нальют чай: так встречают мотоциклистов в баре «Вертикальный мир». Уже около двух лет существует этот паб, оформленный внутри в байкерском стиле. Владельцы заведения знают не понаслышке, что это за стиль: хозяин бара Юра Warlock – мотоциклист со стажем и большой любитель байков.



Помимо реального, есть и виртуальное место тусовки – общий сайт байкеров Узбекистана [www.biker.uz](http://www.biker.uz). Портал создал и развил известный в Ташкенте тату-мастер Mr. Mishel, тоже опытный мотоциклист.

Парни пока не проводят мотослеты – байкерское движение здесь только зарождается. Но они по-восточному мудры: всему свое время. ❧

Антон ВЛАСОВ, фото Mr. Mishel,  
г. Ташкент, Узбекистан



Ищиш мотег?

реклама



[www.rubiker.ru](http://www.rubiker.ru)



## СИБИРЯКИ КРУТО ВЫСТУПИЛИ

Удивительную выставку организовали в Тюмени местные байкеры из клуба Liferoad совместно с сотрудниками Тюменского краеведческого музея. «Жить, чтобы ездить» – так называется экспозиция. Она демонстрирует результаты кропотливой работы – восстановленные старинные мотоциклы: Harley-Davidson WLA42 1944 года выпуска, советские М1М, К-125М, К-55, «Иж-49». «Изюминками» выставки стали блестяще реставрированные советский мотороллер «Тула Т-200М» и спортивная 500-кубовая «Ява», подготовленная к ледовым гонкам (в этом виде мотоспорта в 60-70 годы тюменцы особо преуспели, неоднократно становились чемпионами страны).

Один из стендов посвящен Тюменскому мотозаводу, на котором в годы Великой Отечественной войны выпускались мотоциклы для фронта. Устроители экспозиции не обошли вниманием и современный период: далекие от мотосферы посетители могут познакомиться с образцами нынешней экипировки мотоциклистов. ❧

Алексей УРЕНЕВ, г. Тюмень, фото автора



## ДЛЯ СОЧИНТЕЛЕЙ И ДРАЙВЕРОВ

В честь открытия своего филиала в Краснодаре завоевывающая все более заметные позиции на российском рынке компания «Хонлинг» устроила настоящий скутер-фестиваль. Праздник собрал несколько тысяч горожан. Они заполнили анкеты и стали участниками лотереи – победитель выиграл новый скутер «полтинник». Гости фестиваля участвовали в конкурсе на лучший слоган о компании «Хонлинг», автору-победителю вручили сотовый телефон. Впрочем, после множества разнообразных, самых невероятных конкурсов без призов остались только ленивые... Зрителей развлекали рок-музыканты. Центральным событием праздника стал тест-драйв скутеров «Хонлинг» – каждый, кто хотел и мог, прокатился на новеньких «табуретках». ❧

Анна КАТАНКИНА,  
фото автора



## ПОЕДЬ И УВИДЬ!

### АКЦИИ КЛУБОВ

Начало июня	Туристический слет мотообъединений Москвы и Московской области (Moto-Invasion MCC, Free-Biker, г. Фрязино, Моск. обл.)
01-08.06	Мотопоход по святым обителям Новгородской области (Night-Wolves MG NNovgorod, г. Нижний Новгород)
01-03.06	Слет «Тарасова гора» (организатор – Ашот «Salvador», г. Канев, Украина)
01.06	Байк-слет на городском автодроме г. Павлодара, Казахстан (мото клуб «Жолдар»)
01.06	Открытие сезона и той-ран (Mystic MC, г. Усть-Каменогорск, Казахстан)
08-10.06	Байк-фест «У МОРГа», г. Ростов-на-Дону (Night Wolves MG Rostov-Don)
9-10.06	Байк-фестиваль («Феникс», г. Электроргорск)
9-10.06	Байк-шоу (Fenrir MG, г. Самара)
9-19.06	Пробег по Тверской области (Night Wolves MG Kalyazin)
10-12.06	Областные соревнования по автомототуристическому многоборью (клуб автомототуризма «Сибирь», г. Кольвань, Алтайский край)
12.06	Годовщина Night Wolves MG NNovgorod
12.06	Байк-парад (Blacksmiths MC Krasnodar, г. Краснодар)
15-17.07	Фестиваль «Полный газ» (мото клубы Cerberus и Crazy Pilots, г. Кемерово)
16-18.07	Фестиваль «Медвежий угол» (Black Bears MC, г. Ярославль)
16.06	Мотопраздник (организаторы – Moto street Kirishi и «Варяги», г. Волхов, Ленинградская обл.)
18-24.06	Гоблин-шоу (Goblin и Rolling Anarchy MCC, г. Одесса, Украина)
22-24.06	Байк-фест «Мотоярославец» (Outlaws MC, г. Малоярославец, Калужская обл.)
22-24.06	Байк-фестиваль «Сосисочное дерево» (Legion Spb MC, г. Старая Русса)
22-24.06	Ежегодное ралли «Вильнюс-Каунас-Тришкэй-Вильнюс» (Voral MC, Литва)
23.06	10-летие Blacksmiths MC (Blacksmiths MC, г. Краснодар)
29.06-01.07	Мотокарнавал («Мотолига 54», «Дорожное братство», «Белые волки», Devil Angels, Road Tramps, г. Новосибирск)
29.06-01.07	Bikefest Baltic Rand (г. Нарва, Эстония)
30.06	Молодежный мотофестиваль (Moto street Kirishi, г. Кириши, Ленинградская обл.)
30.06	Пробег «Сибирский самогон»: Юрга-Кемерово-Маринск-Томск-Юрга (Ассоциация мото клубов Сибири)
30.06	День города, мотопраздник (Others MC, г. Калининград)
<b>СПОРТ</b>	
1-03.06	Чемпионат РФ по мотокроссу («коляски», 1 этап), Сафоново, Смоленская обл.
1-03.06	Первенство РФ по мотокроссу (1 этап), Васильевское, Серпуховской р-н, Моск. обл.
8-10.06	Личный чемпионат РФ по мотокроссу (1 этап), Курск
15-17.06	Личный чемпионат РФ по суперкроссу (1 этап), Пенза
20-21.06	Личный чемпионат РФ по суперкроссу (2 этап), Кузнецк
22-24.06	Первенство РФ по мотокроссу (2 этап), Шарья, Костромская обл.



**FORSAGE**  
110 MOTARD

*Racing  
action*  
Адреналин в комплекте



**ИЖ-МОТО**

426000, г. Ижевск  
ул. 9-я Подлесная, 31  
тел.: (3412) 58-46-91  
58-69-40

[WWW.IZH-MOTO.RU](http://WWW.IZH-MOTO.RU)  
[WWW.FORSAGE.SU](http://WWW.FORSAGE.SU)

ПРИГЛАШАЕМ  
К СОТРУДНИЧЕСТВУ  
ДИЛЕРОВ

*City  
still E*  
**FORSAGE**  
50 QT 3C

## 2007 год сезон Стильных Бродяг

КАЧЕСТВО ПРОВЕРЕННОЕ ЕВРОПОЙ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР И ПРЕДСТАВИТЕЛЬ В РОССИИ ТОРГОВОЙ МАРКИ "REGAL RAPTOR"

**50cc МОТОТЕХНИКА**

ОРИГИНАЛЬНЫЙ СТИЛЬ < ЧОППЕР-КРУИЗЕР >

ЗАБУДЬТЕ ПРАВА И ТЕХОСМОТР

МЫ СНИМАЕМ ОГРАНИЧЕНИЯ НА ВОЗРАСТ И ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ

ГАРАНТИЙНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

ЗАПЧАСТИ СО СКЛАДА

СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР

ТЕЛ. 8-901-750-71-24

КВАДРОЦИКЛЫ И ЭНДУРО

**МОТОЦИКЛЫ**

С ВОЗДУШНЫМ, ВОДЯНЫМ  
И МАСЛЯНЫМ ОХЛАЖДЕНИЕМ.

- 150cc; - 250cc; - 350cc;

IRON EAGLE



Стильный Бродяга

[WWW.IRONEAGLE.RU](http://WWW.IRONEAGLE.RU)

г. Москва тел. (495) 632-42-77  
ул. Нижегородская, д. 106, кор. 4





Переобуть колесо – работа нехитрая. Но если не знать некоторых тонкостей, можно провозиться долго. А то и придется выкинуть ненароком испорченную покрышку... Давайте поупражняемся с колесами скутера Honda Lead. Но, впрочем, то же проделывают и с большинством других.

Александр  
НАТАЛИЧ,  
Москва

## ПЕРЕОБУВКА ВЗРЫВОМ



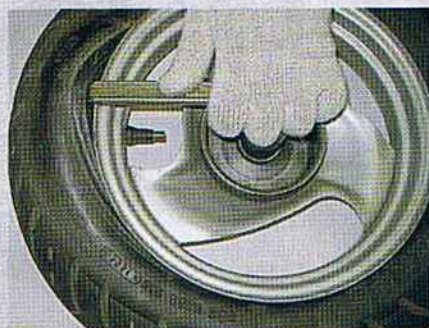
1-2 Перед тем как снять колесо, демонтируйте глушитель. Открутите два болта крепления к «ноге» и две гайки шпилек крепления к цилиндру (выделены красными кружками).



3 Открутите гайку крепления колеса и снимите его.



4-5 Выпустите воздух из покрышки, оторвите ее боковины от обода. Можно сжать шину в больших тисках, другой способ – наехать на нее колесом автомобиля.



6-7 Разбортируйте колесо узкими монтажками или отвертками, старайтесь надетую часть удерживать во впадине на середине обода.



Самому ремонтировать колесо легче, если под рукой запасная камера. Бескамерную покрышку, чтобы не остались щели после сборки, осадить на ободу очень трудно – нужен ударный скачок давления, а создать его может только мощный компрессор. Но если покрышка старая и ее все равно ско-

ро менять, можно попробовать старый народный способ. Выкрутите ниппель, плесните внутрь шины немножко бензина, поболтайте и подожгите пары, выходящие через сосок. Небольшой взрыв осадит боковины на диске. Это безопасно – покрышку не разорвет. Но «взрывайте» не в гараже и вда-

ли от бензина – как бы не вышло пожара. И не проводите такие эксперименты с новой резиной: оставшийся внутри несгоревший бензин испортит ее раньше, чем она может изнашиваться естественным образом.

Задние покрышки чаще прокалываются, и изнашиваются они быстрее. Как снять колесо, показано на фото. Выпустите воздух и оторвите шину от обода с двух сторон. Задача непростая – руками этого не сделать. В гараже воспользуйтесь большими тисками, а на дороге можно наехать на покрышку колесом автомобиля. Лучше легкового – тяжелый КамАЗ, если зазеваетесь, может заодно переехать диск и раздавить его.

Потолчитесь по боковинам – осадите их к середине обода. Разбортировать покрышку скутера лучше узкими монтировками (широкими и толстыми автомобильными работать с колесами малого диаметра очень неудобно) или прочными длинными отвертками. Еще одно достоинство отверток – они есть у каждого скутериста, а монтажки возить с собой неудобно. ...Разбортировку ведите от соска. Если начнете с противоположной стороны, сосок помешает резине осесть глубоко в обод. Почувствуете, что-то мешает – найдите причину и устраните. Не полагайтесь на силу собственных мышц – порвете корд покрышки, а если вы совсем здоровяк, то еще и сломаете обод.

Расстояние между отвертками или монтажками должно быть 2–3 см – не более. Разбирать колесо лучше, если положить его на землю той стороной, которая в рабочем положении обращена к глушителю:





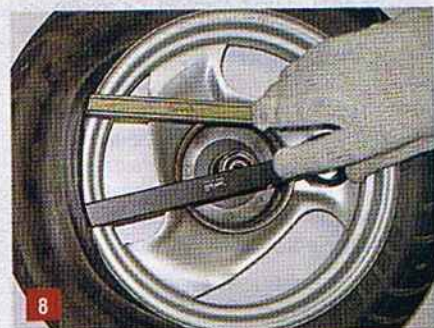
При одной и той же посадочной ширине общая ширина покрышки может быть разной. Для крупных «полтинников», вроде Honda Lead, выбирайте ту, что шире. Например, 3,5/90-10 или 100/90-10. Она хорошо «проглатывает» неровности дороги и бережет амортизаторы и сайлент-блоки (на фото слева).

Для «мелкой рыбешки», вроде Honda Takt или Yamaha Jog, больше подойдет узкая. Например, 3,0/90-10. Она легче – с ней скутер динамичнее разгоняется (на фото справа).

Выбирая новую покрышку, обратите внимание не только на фирму-производителя и рисунок покрышки, но еще и на ее высоту. Низкопрофильная для езды по городу не совсем



удобна: она недостаточно «круглая», чтобы хорошо «держала» скутер в поворотах. Другое дело, для загородных поездок по прямым дорогам – здесь вы себя будете чувствовать увереннее с большим пятном контакта. Благодаря меньшему наружному диаметру низкопрофильных покрышек, скутер быстрее разгоняется, вместе с тем, максимальная скорость снизится. Разница небольшая, но ощутимая.



8 Не старайтесь расставлять монтировки шире чем показано на фото – испортите покрышку!



9 На финише операции инструмент не нужен – додавите шину ногами.



10 Перед тем как накачивать колесо, продавите покрышку, чтобы она села на свое место плотнее.

случись, по неосторожности поцарапаете обод об асфальт, не будет бросаться в глаза. При замене старой покрышки, которую вскоре все равно выбрасывать, борт можно смазать маслом или мыльным раствором – с ними работа пойдет быстрее. Но новую резину масло разъест, так что перед сборкой обязательно обезжирьте обод, а монтируйте шину только с мыльным раствором.

Перед монтажом определите, в какую сторону должна вращаться покрышка – на ее боковине направление указывает стрелка. Если стрелки нет, устанавливать покрышку можно любой стороной. На-

деньте шину на обод руками настолько, насколько это возможно. Только после этого беритесь за монтажки или отвертки.

Колеса Honda Lead нужно накачать до 2,3 кг/см<sup>2</sup> – переднее и 2,5 кг/см<sup>2</sup> – заднее. Для колес других скутеров могут быть установлены другие нормы. Обычно они указаны на табличках, наклеенных где-нибудь на пластике под ногами водителя. Если надпись на табличке стерлась, откройте справочную литературу. Из бескамерной покрышки выкрутите ниппель и накачайте до 3,5 кг/см<sup>2</sup>, чтобы она полностью села на обод. Выпустите воздух, закрутите ниппель и доведите давление

до нормы. Балансировать такие маленькие колеса не обязательно.

При установке глушителя замените прокладку между цилиндром и выпускной трубой на новую, наживите болты крепления глушителя, закрутите гайки на шпильках цилиндра и лишь затем окончательно закрепите глушитель. ❏

Благодарим за содействие в подготовке материала московскую компанию «Скутерия».

## Вопрос-ответ

**Рассматривая фотографии Jawa 350 Californian, заметил какое-то устройство на левой стороне двигателя. Что это такое? Может, бензонасос? И еще. В «Мото» № 1 за 2007 г. рассказано, как на скутер Suzuki Burgman установили газовое оборудование. Можно ли и Jawa перевести «на газ»?**

**Александр ФЕДИН, с. Алексеевка, Сараевский р-н Рязанской обл.**

Да, насос, но не бензиновый, а масляный. Еще в те далекие годы, когда выпускался этот мотоцикл, в США существовали строгие законы, регламентирующие токсичность отработавших газов. Мотоциклом Jawa с 2-тактными двигателями удалось прорваться за американский рынок только благодаря системе раздельной смазки, а значит соответствию нормам экологии.

Установить газовое оборудование на Jawa теоретически можно, но возникнут трудности. Во-первых, сложно подобрать подходящие редуктор и смеситель. Большинство из них рассчитано на работу с 4-тактными двигателями, а в 2-тактных разрежение на впуске в несколько раз меньше. Во-вторых, сжиженный газ нужно испарить в редукторе. Для этого используют жидкость из системы охлаждения двигателя, а у Jawa охлаждение воздушное. Да, в Италии много скутеров с воздушным охлаждением ездит на пропан-бутане, но в этой стране теплый климат. Кроме того, при малой мощности двигателя и расход топлива невелик – тепла окружающего воздуха хватает, чтобы его испарить. Особенно, если спрятать редуктор под облицовку мотора, где циркулирует горячий воздух. В-третьих, нужно, чтобы смазка двигателя была раздельная. А еще понадобится кофр для газового баллона. Вывод:

если удастся подобрать для Jawa подходящие детали, следует отрегулировать их так, чтобы мотор на всех режимах нормально работал, и установить раздельную смазку. Мотоцикл поедет, но только в жару и не на полном газу – а то редуктор замерзнет! ❏

**Как увеличить степень сжатия двигателя ИМЗ 8.103 мотоцикла «Урал», чтобы ездить на бензине А-92 или с ещё большим октановым числом?**

**Марис, Рига**

Для этого нужно установить поршни с выпускным днищем от мотоцикла К-650. Но нужно проточить углубления: в днище, чтобы поршни не встретились в ВМТ с клапанами, и в нижней части юбки, чтобы она не цепляла за коленвал. Подробнее о форсировке двигателей ирбитских мотоциклов можно прочитать в книге И.А. Мамзеева «Подготовка мотоцикла к соревнованиям». ❏



Одна из формулировок понятия «счастье» – «обладание максимумом возможностей». Пусть ты никогда не разгонишься до 300 км/ч, однако осознание того, что твой байк на такую скорость способен, уже составит счастье его владельца. Но если на трек собираешься завалить стрелку «за двести», а байк начинает чихать уже на 180, что тогда – «нет счастья в жизни»? Есть: с мотоцикла нужно

# СБРОСИТЬ УДАВКУ!

Дмитрий  
ВЕРИЧЕВ,  
фото из архива  
редакции

От заводских «средств удушения» мотора можно избавиться. Только прежде, чем разбирать мотоцикл в поисках зловерной «душилки», уточним какими они бывают и как работают.

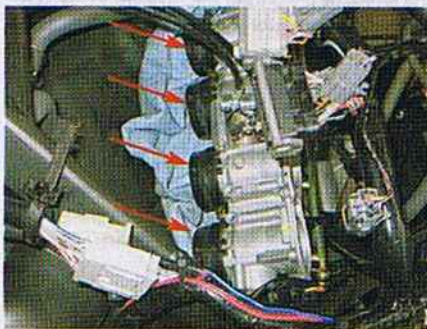
Попробуем дать определение, что такое «задушенный» мотоцикл. Это аппарат, который во имя адаптации под требования дорожного законодательства определенных стран либо лишен части заложенной в двигатель конструктивной мощности, либо оборудован средствами ограничения максимальной скорости. Иногда и то, и другое. Существует разновидность байков, которые «задушенными» именуют ошибочно: с их двигателями после нехитрых манипуляций можно дополнительно «снять» несколько чихлых «лошадок» «на самом верху», да и то в ущерб тяговым характеристикам в низком и среднем диапазонах оборотов. Нам эти не интересны – будем говорить об истинно «задушенных».

Проще всего устраняется «душилка», в роли которой выступают шайбы, частично перекрывающие отверстия впускных патрубков. Их называют рестрикторами. Они бывают металлическими (вынуть их совсем легко) или резиновыми, отформованными воедино с патрубками. Чтобы от них избавиться, возьмите скальпель и аккуратно подрежьте их по диаметру патрубка. Если не хотите долго выковыривать из мотора ошметки резины, перед «резекцией» снимите патрубки с двигателя. В идеале, замените изуродованные резинки «вольнодышащими» деталями. Дело в том, что даже после удаления шайб отливки под их крепления остаются, из-за чего проходное сечение впускных патрубков все равно не дотягивает до показателей тех, что стоят в «недушенных» мотоциклах.

Обычно маньяки-душители на мотозаводах совершают свои преступления в извращенной форме и не ограничиваются установкой одних только рестрикторов на «впуске». Эти циники часто (например, в Honda CBR1000RR) сознательно снижают пропускную способность выпускной системы (и это помимо катализатора!). Уродство душеного выпуска заметно и на глаз: выходные отверстия ущербной «банки» более узкие, чем дырки «нормального» глушителя. Не погнушайтесь поработать мотопрактологом – очистите «глушак»



Линейка дросселей сейчас на своем месте,...



... а теперь готова к снятию рестрикторов (места их установки указаны стрелками).



Один из воздуховодов Honda CBR600RR заглушен.

от вредных перегородок. Но существует менее сложный, хотя и более дорогостоящий, вариант: заменить опоганенный глушитель «родным» полнодышащим, а если идти до конца, то установите прямоточную «банку».

Практикум по газодинамике – вещь увлекательная, но конструкции «душилок» предоставляют возможность поупражняться и в электротехнике. Есть несколько

разновидностей «электрошейников». Самые элементарные внедряют в некоторые японские мотоциклы малой и средней кубатур. Вредный девайс представляет собой пластину, на которую замыкается контакт стрелки спидометра при достижении ею значения 180 км/ч. Полученный от замыкания сигнал поступает в «мозги» мотоцикла, и они реагируют – «отрубает» одну из двух катушек зажигания, т.е. два цилиндра из четырех.



Заглушку вынули (вот она, овальная, лежит), но отливки для ее крепления остались на входе в воздуховод.



Полный набор вредоносных «шайб». Изъять их – и Honda CBR600RR сможет «дышать» свободно.



«Резинка» с металлическим рестриктором (справа) и без.

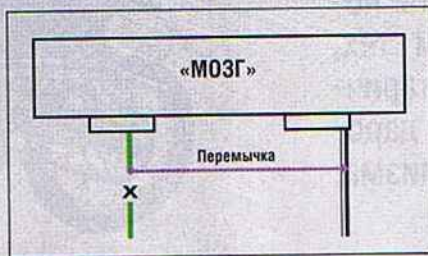


Избавиться от этой бяки можно двумя способами. Первый – выломать чертову пластину! Но если она завальцована (как, например, на Kawasaki ZXR750R), лезть в приборку с зубилом поостерегитесь: слишком велик риск ее разворотить, а новая стоит дорого. Но пылливый ум победит в сражении за км/ч. Мозговитые следуют принципу «если нельзя сломать, можно обмануть». Обмануть хитроумную электронику можно с помощью специальных чипов. Установить покупной чип – операция пустяковая, так что не будем заострять на ней внимание. А вот как самостоятельно соорудить обманку, остановимся подробнее.

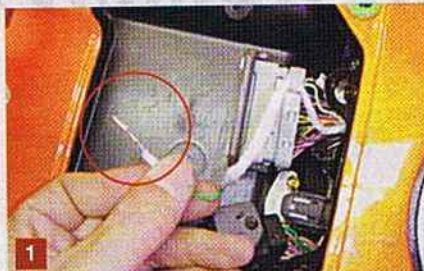
Принцип работы ограничителя на Kawasaki ZXR750R таков. До 180 км/ч (т.е. до момента замыкания контакта стрелки спидометра и датчика, передающего сигнал в «мозги») в блок управления двигателем поступает один вид сигнала (назовем его «А»), а по достижении навязанной производителем «максималки» контакты замыкаются, и в «мозг» идет уже сигнал другого свойства (пусть зовется «Б»). Получив сигнал Б, блок управления двигателем отключает половину цилиндров... Цель обманки проста, как правда: преобразовать сигнал Б в импульс А.

Электронщики-палачи из компании Suzuki додумались «душить» свои байки (в частности популярных серий Bandit, TL, и GSX-R) по сигналу с датчика коробки передач. Каждой передаче назначено «свое» значение сопротивления, которое при каждом переключении «вверх» возрастает. Причем неравномерно. Например: если на первой и второй передачах его значение равно 0,5КОм и 0,8КОм, соответственно, то на четвертой и пятой – уже 2,7КОм и 6,7КОм. Почувствуйте разницу! Ограничитель срабатывает, когда «мозг» мотоцикла «принимает» сопротивление, по расчетам конструкторов «ошейника», соответствующее скорости 180 км/ч. Так вот, чтобы обмануть систему, достаточно пропустить сигнал, идущий от датчика включенной передачи к «мозгам», через резистор, соответствующий сопротивлению той передачи, на которой при максимальных оборотах двигателя расчетной «максималки» (180 км/ч) не достичь. Как правило, это третья передача (1,5КОм) для Bandit 750/1200 и GSX-R (1,5КОм) для TL1000 R/S.

Самый «строгий» «электроошейник» чаще всего используют садоги из компании Honda. Это так называемая «душилка» «мозгов». Принцип ее действия таков.



При «раздушке мозгов» Honda CBR600RR (следите по схеме) обрежьте зеленый провод, а его «кончик», уходящий в «мозги», припаяйте к черно-белому. Вот как это выглядит в натуре (на фото внизу).



Обрежьте зеленый провод.



Вот разъем и модернизирован.

В блоке управления двигателем «зашита» специальная «вредоносная» карта – она-то и ограничивает мощность мотора. Часто действие этой штуковины усугубляют заведомо неправильно установленным углом опережения зажигания. Вы спасете скоростные достоинства моца либо заменив «мозги» на деталь от «недушенной» модификации (что тоже довольно непросто: модификаций одной модели подчас великое множество, и блок управления

двигателем взаимозаменяем далеко не у всех), либо самостоятельным вмешательством в проводку – с помощью кусачек и паяльника «обманываете» японских инженеров. Сложность борьбы с такой электронной гидрой – в ее многоликости: конструкции «душилок» «мозгов» сильно отличаются друг от друга в зависимости от модели мотоцикла. Поэтому, прежде чем приняться орудовать паяльником, откройте мануал с описанием своего байка и тщательно изучите схему его электропроводки.

Существуют и более сложные схемы «удушения». Но избавляться от них – дело затратное. И не всегда целесообразное. Например, в некоторых модификациях знаменитой Yamaha V-Max мощность мотора составляет 97 л.с.,



Тщательно припаяйте его к черно-белому и заизолируйте.



«Мозги» свободны!

тогда как «вложены» в этого монстра 150. Чтобы вернуть «Большому Макс» состояние дрегстера, придется рвать пути не только во впуске и выпуске, но и повозиться с «изувеченными» распредвалами – та еще работенка! Может, проще «кувалду» продать – и так обрести счастье? ❏

Благодарим компанию «Hypermoto» за помощь в подготовке материала.

## Вопрос-ответ

**Можно ли в домашних условиях изготовить обтекатель? Как это сделать?**

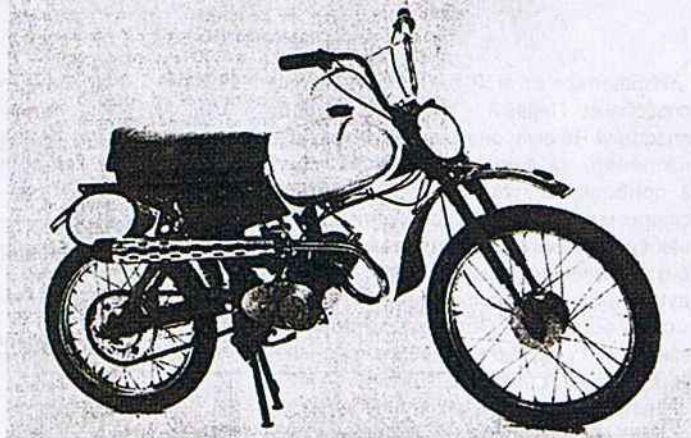
**Сергей ПОПИТИЧ, г. Мыски-5 Кемеровской обл.**  
Самодельщики обычно выклеивают обтекатели из стеклопластика. Сначала изготавливают модель из подручных средств – досок, пластилина, строительной пены и т. д. Нам известен случай, когда «скульптор» «изваял» деталь из гипсовой глыбы... Затем по по-

верхности модели разложите в два-три слоя куски стеклоткани, пропитанной эпоксидной смолой. Чтобы образовавшаяся матрица не приклеилась к модели, форму предварительно смажьте какой-нибудь разделительной мастикой, например, растворенным в бензине воском или парафином. Перед пропиткой прожгите стеклоткань паяльной лампой – чтобы удалить грязь и парафин, которым ее обрабатывают при изготовлении. Если этого не сделать, эпоксидка плохо

пропитает стекловолокно, и деталь будет непрочной. Зашпаклюйте и отшлифуйте внутреннюю поверхность матрицы: чем она чище, тем меньше хлопот с доводкой готовой детали. Поверхность матрицы покройте тонким равномерным слоем разделительной мастики и по нему выклейте готовую деталь. Смойте остатки мастики, зашпаклюйте неровности и отшлифуйте поверхность. Вот и все – обтекатель или его фрагмент можно красить и устанавливать на мотоцикл. ❏



Души развращают соблазны техпрогресса: гораздо проще купить новый мотоцикл, совершенней тех, прежних... Что же, забыть «старичков»? А если вот он, судьбою дарован, выходец из эпохи социализма,



Антон МАКСИМЕНКО, Москва, фото автора

# ОПЛОТ СТРОИТЕЛЕЙ КОММУНИЗМА



Обнаружил я его случайно в Тверской области. Гибрид «Карпат» и кроссача сиротливо стоял на спущенных колесах. Чем-то он зацепил... Заваленный хламом и покрытый сантиметровым слоем пыли, у прежнего хозяина аппарат не вызывал энтузиазма. И я купил мопед за одну тысячу рублей.

Судя по табличке на раме, мокик в 1986 году произвел Львовский мотоциклетный завод. Никакого названия или маркировки модели на «тельце» я не нашел. Поиск в Интернете дал фотографию и индекс модели – ЛМЗ-2.752. И все. Могу предположить, что такие машинки выпускались малыми сериями для детских мотосекций. А поскольку век их в руках юных гонщиков был, скорее всего, недолог, таких мопедов осталось очень мало.

Отмытый, засиял добротным хромом без единого пятнышка ржавчины.

Как нормальный кроссач, он был начисто лишен светотехники, поворотников и прочих «гражданских» излишеств. Зато остались «блины» под спортивные номера, усиленная рама, здоровенный клиренс и огромная ведомая звездочка. Руль с перемычкой, поднятые глушитель и переднее крыло достались мопеду от «папы» – мокика «Карпаты-спорт».

«Реанимация» двигателя прошла успешно. Свежий бензин и прочищенный карбюратор оживили старичка, и он загрохотал просверленным насквозь глушителем – в поисках дополнительной мощности к нему когда-то подкрался спортсмен с дрелью. Мотор тоже не пощадил – на холостых оборотах двигатель стучал, звенел и выл шестернями. Все указывало на то, что мопед побывал-таки на трассах. Разобрал машинку для дефектовки – начались приятные открытия.

Как у дизельного «Мерседеса» (есть у меня и такая «зверушка»), ремонт сводился к чистке и настройке узлов. Честно скажу, не ожидал такой живучести от дряхлого мопедика! После смазки и несложной модернизации детали заработали как новые. Перебрал все, а заменить пришлось только ведущую звездочку – она стерлась, как зубы у старой собаки. Остальные 20-летнего возраста детали после варварской «спортивной» эксплуатации оказались живее всех живых! Даже «родные» сальники коробки передач, набухнув в качественном трансмиссионном масле 85W-140, перестали давать течи. Лишние дырки в глушителе я закрыл самодельным резиновым клапаном. На оборотах выше средних он открывается и облегчает выход выхлопных газов.

Передние вилки отечественных мопедов традиционно не работают: пластмассовые вкладыши, по которым скользят подвижные трубы перьев, забиваются пылью и песком – подвеска превращается в неподдресоренную. Кроссовому мотоциклу это противопоказано!.. Разобрал вилку, набил вкладыши пластиковой смазкой, а перья загерметизировал резиновыми гофрированными чехлами от горного велосипеда. И подвеска заработала как надо! Ее изредка пробивает только при езде вдвоем.

Переднее крыло висело так, что перекрывало поток охлаждающего воздуха. Да и грязь летела прямо на двигатель. Из мопедной вилки сделал третью траверсу – туда переключево «крылышко». Теперь мотор чистый, вилка стала жестче. И симпатичнее. На заднем крыле укрепил грязевой щиток, так что езжу с незаляпанной спиной.

Для ночных покатушек установил велосипедную фару из тех же 80-х годов – очень стильно! Галогенная лампочка на 6 вольт светит ярко и горит, пока работает двигатель. Чтобы его заглушить, смонтировал потайной выключатель



массы, он же – противоугонка. Установил велокомпьютер с термометром. Максимальная скорость на первой передаче – 24 км/ч и около 50 км/ч – на второй. До 40 км/ч спидометр работает отлично. Но когда разгонюсь быстрее, начинает показывать странные дискретные цифры – 41-34-47-40-32 и т.д. Думаю, либо геркон в датчике оборотов не успевает замыкаться, либо виноваты электромагнитные «наводки» от системы зажигания. После 40 км/ч подножки начинают вибрировать, мотор – визжать. Комфортная же скорость – «до сорока».

Прогулочная езда – это, конечно, славно, но иногда хочется использовать сей предмет по назначению. А уж на кроссовой трассе он держится молодцом! Управляемость – отличная, упасть – почти невозможно. И какое удовольствие по-триальному переставлять аппарат под собой. Еще бы, техника в полтора раза легче водителя! Не понравилась траектория? Так смести центр тяжести и дерни рулем. 16-дюймовые колеса и универсальная резина (с клеймом «Сделано в СССР» и «знаком качества») до сих пор отлично цепляют за поверхность, а где нужно скользят. В те времена все делали на века!

В систему питания я установил фильтр тонкой очистки топлива, загерметизировал сочленение впускного патрубка, сухого бумажного фильтра и карбюратора. Опережение зажигания и карбюратор отрегулировал так, чтобы мотор тянул с «низов». Максимальная скорость 50 км/ч мне ни к чему, а медленная, почти бесшумная езда по лесным тропинкам и полевым дорожкам, высокая чувствительность к поворотам ручки газа, способность взобраться на любую горку – то, что душа просит. Впрочем, со своей задней звездочкой мотоцикл способен проехать где угодно – она из какого-то



суперпрочного сплава (видать, не обошлось без космических технологий). И на ней до сих пор ни следа износа!

«Кормлю» своего малыша смесью из 80-го бензина и отечественного двухтактного масла МГД-14М в пропорции 40:1, чтобы двигатель дольше прожил, смазки добавляю чуть больше рекомендованного уровня. Но дыма из выхлопной трубы нет вообще... И все равно стук поршневой не исчез, хотя и стал потише. Видимо, с этим наследием юных гонщиков придется смириться. Запускается мокик превосходно, ровно тянет и не перегревается. Свеча А14 покрыта легким нагаром песочного цвета – значит, все правильно настроено. Расход топлива умеренный: около двух литров на 100 километров. Так что он топливо не кушает – он его нюхает!

За два сезона эксплуатации мокик проявил себя как верный спутник на рыбалке, на кроссовых покатушках и прогулках. Весит это чудо около 50 килограммов – его легко поднимаю одной рукой. Несмотря на мой рост 190 см, сидеть на мопедике удобно – спасибо высокому рулю и длинному мягкому сиденью.

За все время эксплуатации мопедик ни разу не отказал, всегда доезжал до дома. Единственная значительная поломка произошла, когда передо мной на дороге внезапно выскочил ребенок. При экстренном торможении колодка переднего тормоза сломалась и заклинила колесо. Скорость к этому моменту удалось погасить, так что никто не пострадал... А ведь этого опасного случая я мог избежать! Давно заметил, что тормозной барабан в переднем колесе странной эллипсоидной формы, работал с биением и импульсами, чрезмерно нагружая упоры колодок. Со временем появились трещины – что и привело к поломке.

В окружении новой импортной техники, четырехтактных двигателей, прогрессивных моноамортизаторов, огромных мощностей, скоростей и цен этот реликт выглядит мамонтом среди слов. Но у него свое лицо, свое наследие. И уже этим он мне дорог. ❧

#### Расходы:

Покупка мопеда – 1000 руб.  
Ведущая звездочка – 75 руб.  
Гофрированные чехлы на переднюю вилку – 50 руб.  
Фильтр тонкой очистки топлива – 20 руб.  
Велокомпьютер, фара, смазка – из старых запасов.  
Тормозной механизм и колодки получил в подарок.







# СТРАСТИ НА ТРЕКЕ & МОРДАСТИ ВНЕ

La polemica. Как же обожает итальянская журналистская братия это заветное слово! Понятное, впрочем, без перевода и нам. В применении к спорту оно означает следующее: во время гонки между двумя соперниками возникает, скажем так, эпизод – и последствия одного разгребаются и неделю, и две, иной раз и год. В разгребании принимают участие представители команд, функционеры федерации, боссы чемпионата, понятное дело, – болельщики и, конечно, мы, журналисты – нас ведь учили, что хорошая публикация требует острого конфликта.

Polemica этого года родилась на трассе «Истанбул-парка» (Istanbul Park Circuit) в рамках Гран-при Турции. Безгранично дружелюбный, всегда и всем улыбающийся Тони Элиас (его интервью – подтверждение этих его качеств – вы найдете в прошлогодней подшивке «Мото») каким-то непостижимым образом окончательно утвердился в роли злого гения Валентино Росси. Началось, как помните, со столкновения на Гран-при Испании-2006, продолжилось его победой на Гран-при Португалии (и отобранными у Вале очками, которых потом не хватило до чемпионства),

и вот – жесткий обгон на трассе неподалеку от Стамбула... Ну и что, скажете вы, ведь это гонки! Тем же самым вопросом задались и арбитры FIM – и не усмотрели криминала в движении Элиаса по внутреннему радиусу. Но «что позволено Юпитеру, не позволено быку»: Росси грозно отчитал испанца и пообещал, что «припомнит ему это в Китае».

– Он хотел меня выкинуть с трассы! – обострил угрозу Доктор.

И был весьма удивлен, когда даже его соотечественники из журналистских кругов напомнили ему «Херес»-2005, где он в последнем повороте целенаправленно вышиб с трассы шедшего к победе Сете Жибернау, да еще и с травматическими последствиями для потерпевшего. Два года назад итальянские издания хором назвали этот поступок земляка «жестким мужским пилотированием» и наградили аплодисментами. Но времена меняются, по мере того как уходит в историю эпоха абсолютной монархии Валентино Непобедимого. В злосчастной для него гонке вслед за атакой Элиаса последовали успешные обгоны других – дошло до того, что Вале обошел даже Алекс Хоффман! Не припомню случая, чтобы, пообещав накануне «красивую гонку», Росси так опростоволосился.

– Во второй раз за все времена на меня навалился страх при движении по прямой – до такой степени я был не уверен в последствиях движения на высокой скорости, – криво усмехнулся Доктор и объяснил: – За всю свою карьеру меня трясло еще только однажды – когда впервые приехал на «Лагуна-Секу».



Доктор разрабатывает план мщения?



Причина этого безобразия понятна как ясный день: ровно на полпути до финиша на мотоцикле Росси «сдохла» резина.

Здесь самое время перейти к другой polemica. Продолжается противостояние двух шинных «монстров» – Michelin и Bridgestone (команды Dunlop так и не извлекли для себя никакой пользы из аутсайдерского права использовать за гоночный уикенд сколько угодно комплектов резины). Чтобы описать ситуацию, обойдемся минимумом эпитетов, сухими фактами: шесть первых мест – у японских шинников, причем на треке, который никогда не относился к числу их любимых. Ну а расправшаяся задняя покрышка Валентино Росси стала поводом для иных журналистов, страдающих шпиономанией, искать следы диверсии и проводить многозначительные параллели с прошлогодним Гран-при Китая, когда Росси и вовсе пришлось сойти с трассы опять-таки из-за гибели покрышки, правда, передней. Босс гоночного подразделения «бриджей» Хироши Ямада (в свои 47 лет всем видам одежды предпочитающий шорты из плащевки) охлаждает пыл охотников за саботажниками и на удивление охотно делится секретами успеха:

– Потому что нет никаких секретов, – улыбается он. – Мы, японцы, умеем работать, не опуская руки даже тогда, когда удача долго не приходит. Например, наши покрышки «не любили» грязных трекков, таких как, скажем, стамбульский – и мы все межсезонье потратили на моделирование подобного покрытия и тестирование на нем, причем тестировали не только реально, но и с помощью компьютерных моделей. Спасибо Формуле 1 – именно в процессе разработки резины для болидов обкатаны те схемы, которые сейчас приносят успех в мотогонках.

При упоминании автомобильной кольцевой серии перед глазами немедленно встает светлый образ Берни Экклстоуна и возникает мысль еще об одной polemica. Нет, не между «двухколесниками» и «четырёхколесниками»: между ними не противостояние, а все более отчетливыми становятся признаки взаимозависимости. Официально взят под контроль функционирование «Истанбул-парка», старина Берни весьма убедительно признается в любви к мотогонкам и призывает владелицу MotoGP – компанию Dorna продлить с Турцией контракт... Poleмика на повышенных тонах идет внутри мира мотоциклетного. Озвученное боссом «Дорны» сенсацией Эспелеттой решение взять курс на «элитизацию» «королевского» класса вызвало бурю эмоций. Все понимают, что с введением запрета на спонсорство MotoGP табачных фирм команды ищут поддержку тех «денежных мешков», которые привыкли работать в обстановке закрытого клуба. Но окончательное выдворение классов «125» и «250» в некую резервацию и закрытие паaddockов не только для посетителей, но и для большинства журналистов уничтожают атмосферу открытых эмоциональных соревнований, которая и была визитной карточкой MotoGP. К тому постепенно шло, и процесс был замечен невооруженным глазом всем, в том числе и мне. Но то, что это примет форму «революции сверху» и произойдет так скоро, никто не пред-

У Кейси СТОУНЕРА  
и Лориса КАПИРОССИ  
все в жизни складывается



полагал. Впрочем, провозгласить генеральную линию – полдела, довести дело до конца сложнее. Возможно, общими усилиями все-таки будет найдено что-то среднее между байкерской вольницей и синтетически-стерильным испытательным полигоном за ключей проволокой.

На Гран-при Турции, начиненном историческими событиями, произошло и еще одно: своим главным соперником в чемпионате Росси провозгласил Ducati и Кейси Стоунера. До того момента он упрямо твердил о Honda и Дани Педросе. Надо думать потому, что испанец попал в завал и гонку не закончил. Но дело не в этом. «212-я» Honda, в чьем становлении Вале, в отличие от предыдущих моделей, участия не принимает, в руках его молодых наследников рождается в муках. Быть отличным гонщиком и при этом правой рукой инженеров – это дано далеко не каждому. А вот Ducati не нарадуется Стоунером, и это не просто пиар итальянской компании для завоевания австралийского рынка. Гоночный инженер Бруно Леони на каждом углу твердит о том, что Кейси и он понимают друг друга с полуслова, а то и вовсе без слов, в каждой ситуации ясно, что делать с мотоциклом. Вернувшись в бокс после неудачного круга, Стоунер не устраивает истерик и не впадает в депрессию (как многие звезды со стажем – знаете, о ком речь). С ним работать удобно и спокойно. Плюс как гонщик он прогрессирует семимильными шагами. Вот и вся простая формула успеха.

Раскатился и патриарх итальянской «команды-семьи» Лорис Капирросси. На его примере все лишний раз убедились, как много в больших гонках зависит от психологических кондиций. Стоило супруге Ингрид разрешиться

от бремени, как счастливый отец новорожденного Рикардо стал гоняться, как в лучшие времена, позабыв фиаско первых двух гонок сезона. Его дуэль на последнем круге с еще одним «дедушкой» мотоспорта Алексом Баррушем за третье место завела публику не меньше, чем бодание Элиаса и Росси... Только что-то слишком часто в последнее время Капиррек шутит на тему своего почтенного возраста:

– Теоретически, я бы мог быть отцом Стоунера и Элиаса, а борюсь с ними почти на равных.

Если понимать эту фразу буквально, получится, что Кейси родился бы у него в тринадцать, а Тони и вовсе в десятилетнем возрасте. Я к тому, что Капи рановато засобирился на пенсию. Хотя то, что он выигрывал чемпионат уже в 17, накладывает свой отпечаток – накопилась усталость, какая к иным не приходит и в 40. А с другой стороны, сформировался стереотип навыков пилотирования, который очень непросто «расшатать». На что Капи и пожаловался: адаптация к «восьмисоткам» дается кровью.

В общем, трудное дело, эти революции. Технические – в том числе.

**Сергей КУРДЮКОВ, комментатор телеканала «Евроспорт» – специально для «Мото»**

#### Чемпионат мира, класс MotoGP

(после 5 этапов из 18)

1. Кейси Стоунер (Австралия, Ducati) – 61 очко;
2. Валентино Росси (Италия, Yamaha) – 51; 3. Дани Педроса (Испания, Honda) – 36; 4. Тони Элиас (Испания, Honda) – 35; 5. Марко Меландри (Италия, Yamaha) – 30; 6. Колин Эдвардс (США, Yamaha) – 26; 7. Ники Хайден (США, Honda) – 26; 8. Алекс Барруш (Бразилия, Ducati) – 25.





Трой БЕЙЛИСС

## РАДУГА-БЕДА

Кто о чем, а я опять о велосипеде. Куда ж без него, если речь идет о Трое Бейлиссе! Есть в профессиональном шоссейном велоспорте понятие: «проклятие радужной майки». Это значит, что когда чемпион мира в следующем за победой сезоне выступает в белой майке с радужными полосками (официальном символе его чемпионства), удача чаще всего почему-то начинает обходить его стороной. Дескать, наряд притягивает травмы, болезни – и от этого непостижимым образом происходят упущенные победы. Но деваться некуда: чемпион обязан одеваться только так – и никак иначе.

Трою Бейлиссу никто не возбранял гоночный комбинезон с любым дизайном, и вряд ли он, будучи фанатом вело, об известной примете ничего не знал. Рискнул с радужной росписью – и поплатился. Теперь и в мире WSBK будет существовать «проклятие радужных полос». Оставаясь фаворитом и продемонстрировав на межсезонных тестах подавляющее преимущество над всеми соперниками, он оказался за пределами тройки лучших в общем зачете. Обиднейшее падение, потеря фаланги пальца, невозможность выступать в полную силу на нескольких этапах подряд... На мотоцикле он, сцепив зубы, еще гоняется, а вот безмоторный

двухколесный аппарат простаивает без дела, тогда как в окрестностях Болоньи (где базируется Ducati) прошла его любимая традиционная велогонка по бесконечной череде невысоких, но тяжелых перевалов. Помнится, пару лет назад Трой там попадал в 15 сильнейших.

– Ничего, – утешает он себя и поклонников, – будет еще возможность стартовать.

Это точно. В велогонках существуют возрастные группы даже для ветеранов «75 лет и старше».

Увы, в superbайке ничего подобного не предусмотрено, и откладывать победы на неопределенное будущее не рекомендуется. Другой суперветеран двух элитных чемпионатов Макс Бьяджи показывает, что понимает это лучше всех. Очень многие аналитики твердили, что после ранних успехов у дебютанта WSBK наступит спад. А он, зная себе, коллекционирует подиумы и вполне реально претендует на чемпионство, наступая на пятки Джеймсу Тоузленду.



Фанаты Макса БЬАДЖИ

## УЧИМСЯ ПО ХОДУ ГОНКИ

На трассе в Валенсии прошел четвертый этап чемпионата мира в классе Supersport (SS600). Гонку выиграл турок Кенан Софугулу (Honda CBR600RR). Пилот российской команды Vector Racing Владимир Иванов (Yamaha YZF-R6), он же Ветерок, откатав в предыдущие дни все тренировки при дождливой погоде, на сухой трассе «не попал в темп» и заметно потерял в скорости. Со старта ушел на 25-й позиции, финишировал 19-м. С Владимиром ИВАНОВЫМ встретился корреспондент «Мото».

– По скоростным показателям машины всех участников в вашем классе равновесны?

– Я бы не сказал – есть такие «заряженные»!.. Например, сядешь на колесо Honda – казалось



Владимир ИВАНОВ выступает под №60

бы, в воздушном мешке можно разогнаться и обойти «лидера», но пилот, которого преследуешь, открывает газ – и ты не можешь даже удержаться за ним.

– На гонке в Валенсии механики не смогли найти правильные настройки мотоцикла?

– Дело не в настройках, а в голове – не сумел быстро перестроиться на «сухой» стиль езды. Только во второй половине заезда удалось привязаться к «сухим» меткам.

– В Валенсии прошел еще и этап чемпионата мира в классе Superstock. Как выступил твой партнер по команде Владимир Леонов?

– Ему пришлось стартовать с последней линии. Однако со старта Володя обошел сразу половину соперников и занял 16 позицию, через несколько кругов был уже на 12 месте. В это время маршалы показывали синий



## БЕЗ ЯВНЫХ ФАВОРИТОВ

Прошло три этапа чемпионата мира в классе MX1. Пытаемся найти среди участников преемника Стефана Эвертса, 10-кратного чемпиона мира, и не находим. Может, и верны прогнозы: повторить результат бельгийца не удастся никому в ближайшие 100 лет.

Блестяще начал сезон новозеландец Джошуа Коппинс: после трех этапов он неоспоримый лидер, из шести заездов в четырех победил, в двух пришел вторым. В марте Коппинсу исполнилось 30 лет, бить рекорды Эвертса ему уже не осталось времени. Единственное, что он сможет сделать, – пропеть лебединую песню на чемпионате 2007 года.

Но этому могут помешать сразу несколько гонщиков, и в первую очередь Кевин Стрибос (Бельгия). Он не совсем удачно проехал на первом этапе – был лишь четвертым. Однако сейчас готов в любой момент сместить Коппинса. У бельгийца три попадания на подиум, один заезд выиграл.



Джошуа КОППИНС



## СЕДЛО ОТВАЛИЛОСЬ, ПОЛИК ПРОВАЛИЛСЯ

Один этап мирового первенства провели колясочники – Гран-при Голландии. 5-кратный чемпион мира Даниэль Виллемсен еще раз подтвердил свой класс: с хорошим запасом выиграл засечку и легко победил в обоих заездах. Это при том, что у него молодой и еще не обстрелянный на мировых первенствах колясочник – Рето Груттер, ему 22 года. Другой 5-кратный чемпион мира Кристерс Сергис решил ничего не менять, он по-прежнему в паре с Каспаром Штупелисом. Похвальное постоянство. Но как это скажется на результатах? Пока же, на первом этапе, экипаж показал лишь пятый результат.

Действующие вице-чемпионы Евгений Щербинин и Сергей Сосновских выступали на новом мотоцикле, предоставленном немецкой фирмой Mefo. Вышла накладочка – поставка мотоцикла задержалась, гонщики получили его накануне и не успели обкатать. И только в гонке обнаружили ряд технических недоработок. Например, российский экипаж не устраивает геометрия машины – вылет не тот, маятник короткий... По своим характеристикам этот мотоцикл 2002 года выпуска устарел и для участия в Гран-при совсем не подходит. Судите сами, на первом этапе чем-

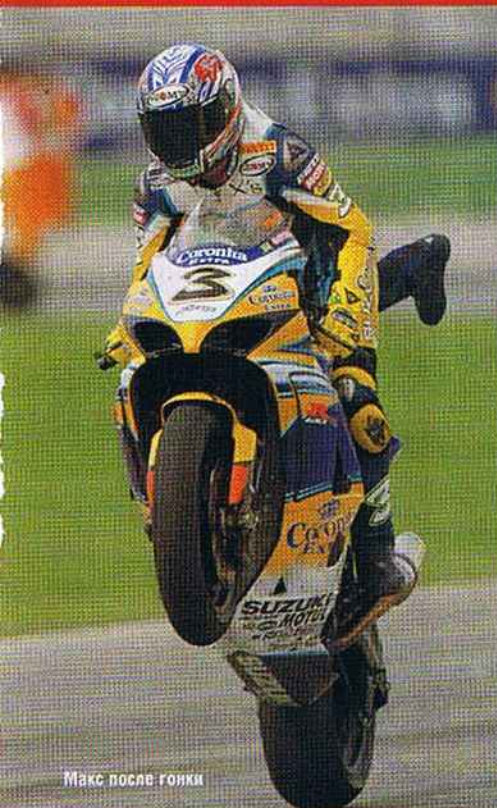
пionato Германии у мотоцикла отвалилось седло, на втором – сломался полик на коляске. Вот на такой «сырой» технике экипаж Щербинина финишировал в заездах Гран-при Голландии на 8 и 15 местах, общее – 11. На следующих этапах россияне собираются стартовать на проверенном прошлогоднем мотоцикле.

- Личный чемпионат мира, класс MX1 (после 3 этапов из 15)**
1. Джошуа Коппинс (Новая Зеландия, Yamaha) – 144 очка;
  2. Кевин Стрибос (Бельгия, Suzuki) – 125;
  3. Джонатан Барраган (Испания, KTM) – 89;
  4. Стив Рамон (Бельгия, Suzuki) – 86;
  5. Кен де Дукер (Бельгия, Honda) – 84...

**Чемпионат мира, мотоциклы с колясками (после 1 этапа из 9)**

1. Даниэль Виллемсен–Рето Груттер (Голландия) – 50 очков;
2. Анди Бюрглер–Мартин Бетшарт (Бельгия) – 40;
3. Ян Хендрикс–Тим Смойнинкс (Бельгия) – 40...
11. Евгений Щербинин–Сергей Сосновских – 19...

пionato Германии у мотоцикла отвалилось седло, на втором – сломался полик на коляске. Вот на такой «сырой» технике экипаж Щербинина финишировал в заездах Гран-при Голландии на 8 и 15 местах, общее – 11. На следующих этапах россияне собираются стартовать на проверенном прошлогоднем мотоцикле.



Макс после гонки

### Чемпионат мира, класс Superbike (после 5 этапов из 14)

1. Д. Тоузленд (Великобритания, Honda) – 151 очко;
2. М. Бьяджи (Италия, Honda) – 138;
3. Н. Хага (Япония, Yamaha) – 124;
4. Т. Корсер (Австралия, Yamaha) – 101;
5. Т. Бейлисс (Австралия, Ducati) – 90...

флаг «медленным» пилотам – это команда «пропусти обгоняющих». И не успели убрать его вовремя, а неискушенный Леонов принял выставленный флаг на свой счет – пропустил вперед сразу несколько соперников! И финишировал 17-м. Теперь будет знать... Учимся по ходу гонки.

### Беседу вел Николай САМАРИН



На трассе в Валенсии



→ ТРИАЛ



## БОУ – НАД СХВАТКОЙ

Мототриальный караван участников чемпионата мира прибыл в Латинскую Америку: новой страной на карте мирового первенства стала Гватемала, его столица Антигуа. Впрочем, смена места проведения соревнования, равно как и часовых поясов, не повлияли на результаты. В первый день лидерство захватил Тони Боу, за ним «пристроился» Такахиша Фуджинами. И даже великолепное выступление Адама Рага в втором круге не позволило ему поколебать позиций конкурентов. Рага – третий, Дуг Лампкин остался четвертым.

Эти же пилоты правили бал и во второй соревновательный день. На первом круге только Тони, Адам и Дуг сумели не упасть на одной из коварных секций и обосновались в призовой тройке. Второй круг Боу, Рага и теперь уже Фуджинами завершили с показателями штрафа 1-2-3 – в точном соответствии с занятыми на этапе местами. 7-кратный чемпион мира Лампкин не уступил японскому пилоту по очкам – у обоих поровну штрафных, но британец проиграл по числу чисто пройденных секций.

Боу же эти разборки не интересовали – он выиграл третий этап из трех! Судя по всему, 20 лет – именно тот возраст, в котором приходит время либо проявлять себя во всей красе и заявлять как о претенденте на мировое господство, либо становиться «вечно перспективным». И все-таки среди специалистов ходят разговоры, что не только очевидный талант испанца стал причиной его столь резкого взлета. Дело в том, что перед началом сезона Антонио сменил команду и, соответственно, байк – пересел с Beta на Montesa. В нынешнем чемпионате на пьедестал взбирались исключительно пилоты Montesa и лишь один Адам Рага на Gas-Gas. И если раньше могло показаться, что в триале ведущую роль играет все-таки мастерство пилота, а не марка двухколесного аппарата, то с наступлением сезона-2007 эта теория затрещала по всем швам.

**Александр ГРИШИН**, телекомментатор канала «Спорт» – специально для «Мото»

→ РАЛЛИ-РЕЙД

Внедорожная гонка Tunisie Optic-2000 прошла в ранге первого этапа чемпионата мира. Караван мотоциклистов – более семи десятков участников. Впервые в истории Тунисского ралли, кроме традиционного классического, организаторы провели рейд Desert Tracking\*.

В нем приняли участие российские спортсмены из мото клуба «Падонки мира».



## «ПАДОНКИ» ВЗЛОМАЛИ САХАРУ

Перед тем как погрузиться на паром и отправиться на африканское побережье, в большом ярмарочном шапите в городке Бриньоль, на юге Франции, в присутствии нескольких тысяч зрителей были представлены участники. Среди них гранды – испанец Марк Кома (KTM), француз Давид Касте (KTM), латыш Янис Винтерс (KTM), поляк Марек Дабровский (KTM)... В нашей команде, принявшей название Desert Breaker's Team («Взломщики пустыни»), четыре человека. Двое – мотоциклисты, это москвич Алексей Сидорчик (в среде байкеров – Ритуальщик) и приглашенный спортсмен из Казахстана с литовской фамилией – Артур Ардавичус (Казах). Они выступали на 250-кубовых Yamaha. Ассистенты – Сергей Уткин (Швондер) и Олег Пашута (Ножницы).



Казах



Ритуальщик

Виртуально – на телефонной связи и, вообще, душою с командой были еще двое – Ледокол и Шериф, они на этапе подготовки к соревнованиям оказали материальную и, разумеется, моральную поддержку спортсменам.

Появление «русских» вызвало большой интерес у райдеров и журналистов. Невозможно было не обратить внимание на техничку, стилизованную под всемирно прославившийся атомный ледокол «Ленин», на автомобиле сзади прикреплены вращающиеся при движении два вентилятора (как бы корабельные винты). А внутри все под завязку забито колбасой, консервами и другим, незаменимым в многодневке провиантом. Сами же участники в форме с нашивками клуба «Падонки мира», лейблами гонки и национальным фла-

\*Desert Traking, в отличие от основного зачета ралли, где «результат выводится по принципу, чем быстрее, тем лучше», правила этой гонки очень схожи с эндуро: задается график движения с жестким временным нормативом, за опоздание или досрочный финиш на СУ участник штрафует. Главное отличие от классической многодневки – дневные марафонские СУ, часто превышающие 300-километровое расстояние.





Российская техника

гом России. Все это производило сильное впечатление! Когда же Швондер снял футболку и продемонстрировал свою высокохудожественную, с непростым сюжетом татуировку размером от макушки до копчика, по лагерю прошел стон, а женщины сбежались со всей округи и защелкали фотоаппаратами.

За восемь дней участникам основной гонки предстояло преодолеть около 3000 километров тунисского бездорожья (из них СУ – 1857 км). Быстрее всех трассу прошел бесспорный лидер – действующий чемпион мира Марк Кома. Это его первое крупное соревнование после падения с серьезными последствиями, случившегося на минувшем «Дакаре». На втором месте Давид Касте. К колоссам на подиуме присоединился корсиканец Мишель Марчини (Yamaha 450), бывший чемпион Франции по эндуро. Он же одержал победу в классе «450». В категории ATV уже в четвертый раз победил француз Кристоф Деклерк на Yamaha Raptor 700.

Участники рейда Desert Tracking прибыли на финиш в Тозер вслед за участниками основного ралли. Лучшим в этой категории был британец Джулиан Бэккет (KTM). За комплекцию и веселый нрав россияне прозвали его Портос. Дебют команды, представляющей Россию, можно считать удачным: в генеральной классификации Артур Ардавичус на 7 месте, Алексей Сидорчик на 12-м. А пятый этап (Эль Борма-Некриф) Артур даже выиграл.

– Трасса проходила по горным серпантинам, очень похожим на дороги в окрестностях моей Алма-Аты, – скромничал Казах, – а к таким условиям я привык.

Кстати, на финише наших спортсменов встречал Шериф с жареным бараном. Но самое отрадное – привез еще и парочку баллонов для джипа ассистанса. Дело в том, что к концу гонки не осталось запасных колес – все пробили в Сахаре. В Африке раздобыть



Спина ажиотажа

резину на 17 дюймов невозможно. Ввоз в Тунис покрышек приравнивается к нелегальному бизнесу. Но Шерифу тамошние таможенники дали «добро» на «контрабанду». Как ему это удалось, – уму непостижимо.

Анализируя ход и результаты выступления, наши парни пришли к выводу: могли занять и более высокие места.

– Многие промахи происходят от того, что мы не разобрались в тонкостях регламента. Трудно было постичь: тексты регламента, информация, содержащаяся на сайтах, – все на французском или английском языках, – рассказал Сергей Уткин. – В документах много специфических терминов и понятий, смысл которых нужно представлять отчетливо. И вот последствия. Например, наши пилоты увлеклись, ехали быстрее графика, предписанного в руд-буке – и поплатились штрафами... Так или иначе, но у нас все идет по плану: участие в Тунисском ралли рассматриваем как этап в подготовке к предстоящему «Дакару». И в нем мы также намерены стартовать.

Неделя приключений не прошла зря: наши «Падонки» «взломали» не только Сахару, но клан мэтров самых престижных ралли-рейдов. И не остались незамеченными – в самом хорошем смысле. Что тоже надо уметь.

## ПУХОЛЬ НЕ СДАЛСЯ

На этапе испанского чемпионата по внедорожным ралли упал 34-летний каталонский мотогощик Исидр Эстев Пухоль. Он не потерял сознания, хотя травмы оказались серьезными – повредил два грудных позвонка, ушиб легкие, сломал несколько ребер. Доктора опасались, что у гонщика может случиться паралич ног, и перевели пострадавшего в специализированный медицинский центр в Барселоне. Руководитель хирургического отделения доктор Карлос Виллануэва уточнил, что пациент не может быть прооперирован, пока не улучшится состояние легких.

Через несколько дней Виллануэва провел ряд революционных операций – впервые в Европе имплантировал Пухолу электростимулятор спинного мозга (его придется носить 15 недель). Медики считают, что пока рано говорить о необратимости ситуации.

Напомним, что на счету ветерана ралли-рейдов участие в десяти «Дакарах», дважды, в 2001 и 2005 годах, он финишировал четвертым. Кстати, на прошлогоднем «Дакаре» он получил серьезную травму, когда столкнулся с верблюдом в Мавритании, но даже после операции сумел одержать победу на Тунисском ралли. Собирался в нем участвовать и на этот раз.



## БУДЕТ ЖАРКО!

Федерация автоспорта Казахстана приглашает на старт международной внедорожной гонки «Шелковый путь-2007» всех, кто хотел бы испытать себя и почувствовать дух настоящих ралли-рейдов. Маршрут пройдет по красивейшим местам – степям и высохшим руслам рек, извилистым каменистым дорогам предгорья Тянь-Шаня, через пески пустыни Каракум и саксаульные заросли на юге республики. «Изюминка» – рейд «Дакар KZ», он для всех желающих преодолеть маршрут на серийных джипах, мотоциклах или ATV. Гонки пройдут с 6 по 11 июля. Технические проверки – в Караганде, старт – в Астане, финиш – близ Алма-Аты, на берегу Копчегайского водохранилища.

Официальный сайт гонки: [www.silk-road.com](http://www.silk-road.com). Представительство в Москве: ул. Мясницкая, 21/8, стр. 7 (ГАМК). Тел. +7 926 207 19 47, e-mail: leo123@list.ru

**Материалы рубрики «Спорт» подготовили:** Анатолий ЛЕЛЬЕВР, Константин КОМКОВ.  
**Ведущий рубрики – Николай САМАРИН.**





Болельщик, помешанный на спидвее, тащит в дом все, что связано с этим его увлечением. Пристрастие толкает коллекционировать программки матчей, афиши, вымпелы, фотографии и автографы гонщиков... Но самое популярное увлечение у этой публики – собирать значки... Наш автор, собиратель из Молдовы, предложил вот что. Раз существует термин «футбол-фан», «баскет-фан», то тех, кто разделяет его страсть, следует называть

# СПИДВЕЙ-ФАНЫ

Игорь КАЛАШНИК,  
республика Молдова,  
Кишинев

Чем старше возраст экспоната, тем он дороже для знатока – каждый знак хранит в себе историю. В начале 30-х годов прошлого века вместе с неотъемлемым атрибутом каждой гонки – программкой начали изготавливать и значки. Их посвящали отдельным матчам, наиболее прославившимся гонщикам... Законодателями спидвейной моды давно считаются англичане. Значки, сопутствовавшие почти каждой гонке, многие британские болельщики носили на куртках и кепках. Выпускались значки с подвеской, в них указывался год проведения гонки – и яркие поклонники каждый сезон добавляли к основному телу значка очередную «табличку». В коллекциях некоторых спидвей-фанов есть экспонаты 50–70 годов с целыми гирляндами подвесок.



Один из первых значков, выпущенных в СССР, 1959 г.

В СССР также выпускались значки, приуроченные к некоторым гонкам. В Союзе не существовало их каталогов, в отличие от той же Англии. Как сортировать экспонаты, мне пришлось в основном доходить самому, но что-то перенял у единомышленников-иностранцев. Первые свои собирательские трофеи хранил в простой жестяной коробке из-под чая и тогда не придавал значения царпинам на экспонатах. Потом собранную коллекцию совместил с другой – вымпелов, посвященных спидвею: одни прикалывал на другие (от этого варварства ткань портилась). Позже узнал, что серьезные коллекционеры хранят значки в специальных комодах с большим



Посвящен гонкам в Бирмингеме, 1949 г.

количеством плоских ящиков: выдвигаешь – а внутри на темном бархате они поблескивают... Но моя квартира не позволяет заставить ее комодами. Заказал альбомы с твердыми страницами, каждую покрыл тканью. Чтобы не «заблудиться» в экспонатах, составил каталог. Он включает следующий рубрикатор: юбилейные даты, мемориалы, тесты-матчи, клубные встречи; финалы чемпионата мира и Европы; гонщики; клубы и организации; мотоциклы; серии; спидвейные символы (башмак, жилет, шлем и пр.). Отдельный раздел посвящен гонкам на льду. Также значки классифицирую по принципу: наградные, памятные, юбилейные, сувенирные, членские.

Каждый снабжен описанием. В них указаны год выпуска, из чего сделан, форма и размер, тираж, автор эскиза, описа-



Этому английскому знаку более полувека. Он с гонкам в Шеффилде.



ние рисунка и надписи... Поисками этих данных приходится много заниматься. Сейчас в моем электронном каталоге собраны изображения более 4000 значков. Не все их удалось добыть «в натуре»: в коллекции немногим более 1000 экземпляров, в обменном фонде еще около сотни. Я дружу со спидвей-фанами из Польши и Англии, которые собирают значки уже по 30–40 лет. Можете представить богатство их коллекций! И мне есть чем с ними обмениваться. Да и в обычном общении с единомышленниками всегда открываешь для себя что-то новое. ❧



Знак, посвященный финалу чемпионата мира, 1995 г.



Смена поколений: ледовые гонки 1960 г. в СССР и 2002 г. в Швеции.



Фото на стр. 110 вверху: Манчестер (Великобритания), 1971 г. Фрагмент матчевой встречи английских и советских гаревиков: клуб «Беле Вью» против «Невы» (Ленинград), рядом фотография значка, выпущенного в честь гонок.



Знаки с подвесками. Некоторые экземпляры оцениваются в сотни евро.

Игорю КАЛАШНИКУ 37 лет. Значки собирает 20 лет. Специально вылетал на финалы СССР, где бы они не проводились. Создал домашний Музей спидвея, в нем книги, видеоматериалы, жилеты и шлемы известных гонщиков, флаги, выпеллы, значки, программки гонок. В его коллекции есть даже мотоцикл ЭСО.

реклама

**DIMKO.RU**  
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

THE FIRST IN THE CITY



**YAMAHA**



ОБГОНИ ГОРОД

ЛЮБЫЕ МОДЕЛИ

Волоколамское ш., 97

**901-99-97**

[www.dimko.ru](http://www.dimko.ru)

СЕРВИС, АКСЕССУАРЫ, ТЮНИНГ, МОЩНОСТНОЙ СТЕНД, КРУГЛОСУТОЧНЫЙ ЭВАКУАТОР





## ЭНЦИКОПЕДИИ



**ЭНЦИКОПЕДИЯ ВОЕННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ 1765-2006**  
Первая в мире наиболее полная и красочно иллюстрированная энциклопедия посвящена всем видам автомобилей военного назначения, колёсным боевым, инженерным и специальным машинам, выпущенным 700 фирмами и заводами России, СССР и большинства зарубежных стран в период с конца XVIII века по настоящее время.

Формат: 210x280. 640 с.  
Переплет: твердый, цв. илл.  
Код товара: **2090** р.  
**01015** цена



**ЭНЦИКОПЕДИЯ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ**  
В книге рассказывается о почти 750 фирмах с конца XXI до начала XXI века, как об известных, так и о почти забытых. В каждой статье – история одной компании: сведения об основателях, конструктурах и стилях, основных моделях. Любителей автомобильной геральдики заинтересуют фирменные эмблемы.

Формат: 212x282. 576 с.  
Переплет: твердый, полноцвет.  
Код товара: **1540** р.  
**00104** цена



Формат: 212x282. 576 с.  
Переплет: твердый, полноцвет.  
Код товара: **1540** р.  
**00104** цена

**ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ**  
Иллюстрированная энциклопедия

В энциклопедии читатель найдет описание машин, выпускавшихся в различных странах мира с 1945 по 1975 год. Сегодня они объект восторга коллекционеров, а когда-то производились в большом количестве.

Формат: 170x245. 296 с.  
Переплет: твердый, цв. илл.



**ЭНЦИКОПЕДИЯ МОТОЦИКЛОВ**  
Энциклопедия посвящена развитию мирового мотоцикльостроения за всю его историю. Статьи включают основные исторические даты, ключевые моменты развития той или иной фирмы с упоминанием моделей мотоциклов и наиболее ярких личностей, имевших отношение к разработке, дизайну и становлению производства.

Формат: 210x270. 576 с.  
Переплет: твердый, полноцвет.  
Код товара: **1396** р.  
**00105** цена

**ЭНЦИКОПЕДИЯ МОТОЦИКЛОВ**

Энциклопедия посвящена развитию мирового мотоцикльостроения за всю его историю. Статьи включают основные исторические даты, ключевые моменты развития той или иной фирмы с упоминанием моделей мотоциклов и наиболее ярких личностей, имевших отношение к разработке, дизайну и становлению производства.



**ВНЕДОРОЖНЫЕ АВТОМОБИЛИ**  
Иллюстрированная энциклопедия

В энциклопедии представлен обзор гражданских внедорожных автомобилей, служебных и специальных машин, а также автомобилей для отдыха и экстремального туризма, производимых в Европе и Азии начиная со второй половины XX века.

Формат: 170x245. 304 с.  
Переплет: твердый, цв. илл.  
Код товара: **818** р.  
**00759** цена



**СПОРТИВНЫЕ АВТОМОБИЛИ**  
Иллюстрированная энциклопедия

Энциклопедия «Спортивные автомобили» представляет читателям обзор машин 50-60-х годов XX века, когда на гоночных трассах мерились силами такие автомобили, как Феррари и Ламборджини.

Формат: 170x245. 288 с.  
Переплет: твердый, цв. илл.



**АРМЕЙСКОЕ ОРУЖИЕ**  
Иллюстрированная энциклопедия

Издание представляет собой каталог армейского оружия XX и XXI веков. Часть энциклопедии отводится истории огнестрельного оружия. Большое внимание уделяется устройству оружия. В книге даются подробное толкование оружейной терминологии и рекомендации по безопасному обращению с оружием.

Формат: 170x245. 320 с.  
Переплет: твердый, цв. илл.

Код товара: **789** р.  
**00756** цена



**ВИНТОВКИ И КАРАБИНЫ**  
Иллюстрированная энциклопедия

Полный каталог современных моделей винтовок и карабинов станет незаменимым пособием для всех читателей: от профессиональных стрелков и коллекционеров оружия до любителей активного отдыха и просто любознательных людей. В издании дано описание происхождения и истории огнестрельного оружия.

Формат: 170x245. 316 с.  
Переплет: твердый, цв. илл.

Код товара: **789** р.  
**00758** цена



**ОХОТНИЧЬИ ВИНТОВКИ И ДРОБОВЫЕ РУЖЬЯ**

Энциклопедия будет интересна в первую очередь современным охотникам, любителям стрельбы по тарелочкам и коллекционерам. Написанная специалистом по оружию, она может служить справочным пособием для всех любителей охотничьего оружия.

Формат: 220x305. 448 с.  
Переплет: твердый, цв., илл.  
Код товара: **2040** р.  
**00763** цена



**ПИСТОЛЕТЫ И РЕВОЛЬВЕРЫ**  
Большая энциклопедия

Энциклопедия будет интересна спортсменам-стрелкам, любителям оружия и коллекционерам. Она написана профессионалом в данной области, поэтому содержит обширный справочный материал. Значительное место в этой книге отведено истории огнестрельного оружия.

Формат: 218x303. 200 с.  
Переплет: твердый, цв. илл.

Код товара: **1611** р.  
**00768** цена



**СТАРИННОЕ ОРУЖИЕ**  
Иллюстрированная энциклопедия

Начинающие коллекционеры и опытные хранители старинного оружия найдут в этой энциклопедии много ценной и интересной информации. Здесь собраны лучшие винтовки, карабины, пистолеты, револьверы известных европейских и американских мастеров. Многие модели описаны в литературе впервые.

Формат: 170x245. 240 с.  
Переплет: твердый, цв. илл.

Код товара: **789** р.  
**00774** цена



**НОЖИ**  
Иллюстрированная энциклопедия

Энциклопедия послужит обширным источником информации для тех, кто интересуется ножами. В ней описывается процесс их изготовления, а также приводятся сведения об создателях. Подробно поясняется терминология по ножам.

Формат: 170x245. 352 с.  
Переплет: твердый, цв. илл.

## СДЕЛАТЬ ЗАКАЗ ОЧЕНЬ ПРОСТО!

- ПО ПОЧТЕ: **105118, Москва, а/я 23, «За рулем»**
- ПО ТЕЛЕФОНУ: **+7 (495) 223-23-95** (круглосуточно)
- В ИНТЕРНЕТЕ ПО АДРЕСУ: <http://shop.zr.ru>
- ПО ЭЛЕКТРОННОЙ ПОЧТЕ: [katalog@tdzr.ru](mailto:katalog@tdzr.ru)
- ПО SMS: отправьте на номер **2301** текст **ZR код товара количество товара**

### САМЫЙ МОБИЛЬНЫЙ СЕРВИС

Например: zr 01023 1, 01423 2, затем следуйте инструкциям:

код товара и через пробел количество, далее при необходимости через запятую следующий код и количество. Стоимость запроса 0,06 у.е. без учета налогов. Услуга доступна абонентам большинства GSM-операторов России: Билайн, МегаФон, МТС, Теле2, Мотив, Utel, БайкалВестКом, SMARTC, НСС, Ульяновск GSM. В случае ошибочного запроса услуга считается оказанной. ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОДДЕРЖКА: [support@it-conn.ru](mailto:support@it-conn.ru)

Цены на продукцию указаны конечные с учетом почтовой доставки, за исключением авиатарифа

### СПРАВКИ И КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ПРОДУКЦИИ:

- ПО ТЕЛЕФОНУ: **+7 (495) 775-85-48**
- ПО ЭЛЕКТРОННОЙ ПОЧТЕ: [katalog@tdzr.ru](mailto:katalog@tdzr.ru)





## МОТОЦИКЛЫ



Формат: 215x225. 224 с.  
Переплет: твердый,  
ч/б илл.

Код товара: **550 р.**  
**00364** цена

### МОТОЦИКЛЫ Устройство и принцип действия

Описаны принцип действия и устройство двигателя, основных узлов и электрических систем современных мотоциклов. Подробно рассмотрены циклы и схемы двигателя, карбюратор и системы впрыска топлива, система зажигания и т. д.

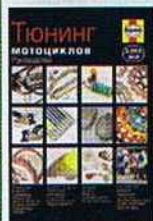


Формат: 215x285. 195 с.  
Переплет: твердый,  
ч/б илл.

Код товара: **550 р.**  
**00390** цена

### ТОПЛИВНЫЕ СИСТЕМЫ МОТОЦИКЛОВ Техническое обслуживание

Дано описание топливной системы, показано как она приспособляется к различным условиям работы двигателя. Рассмотрены все типы карбюраторов, а также системы впрыска топлива — от теории до практической настройки.



Формат: 210x270. 140 с.  
Переплет: твердый,  
полноцвет.

Код товара: **812 р.**  
**00810** цена

### ТЮНИНГ МОТОЦИКЛОВ Руководство

Есть тысячи деталей, способных сделать ваш мотоцикл таким, каким вы его видите на престижных гонках, а заодно придать ему индивидуальность. Многие из этих деталей можно привинтить в удобном месте, но с некоторыми придется повозиться: установить их не так просто, как кажется.



Формат: 210x270. 270 с.  
Переплет: твердый,  
ч/б илл.

Код товара: **475 р.**  
**00674** цена

### СКУТЕРЫ (1993-2002 гг.)

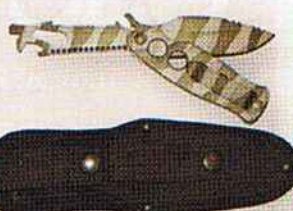
В книге приведены технические характеристики следующих моделей: Aprilia, Benelli, Cagiva, Daelim, Derbi, Gilera, Honda, Italjet, Kymco, Malaguti, MBK, Peugeot, Piaggio, Suzuki, Vespa, Yamaha. Включена инструкция по эксплуатации Yamaha Mint.

## СКУТЕРЫ

00126	Ремонтируем ЗИД 50 «Пилот» Формат: 215x145. 266 с. Переплет: мягкий, цв. илл.	186 р.
00678	Мопеды, мокики «Карпаты», «Верховина», «Рига». Устройство, обслуживание, ремонт. Формат: 145x200. 128 с. Переплет: мягкий, илл.	125 р.
00672	Скутеры «Хонда Lead». Устройство, техническое обслуживание, ремонт. Формат: 205x 145. 80 с. Переплет: мягкий, илл.	185 р.
00671	Скутеры «Хонда Tact / Dio». Устройство, техническое обслуживание, ремонт. Формат: 205x 145. 112 с. Переплет: мягкий, илл.	197 р.
00276	Скутеры «Сузуки Seria». Устройство, техническое обслуживание, ремонт. Формат: 205x 145. 96 с. Переплет: мягкий, илл.	185 р.
00670	Скутеры «Ямаха Jog». Устройство технического обслуживания, ремонт. Формат: 205x 145. 96 с. Переплет: мягкий, илл.	185 р.

### ТУРИСТИЧЕСКИЙ НОЖ «ОСА-КОМАНДОС»

Уникальная отечественная разработка ножа с перекладной рукояткой, конструкция которой настолько привлекательна, что активно копируется известными зарубежными фирмами. При помощи ножа-инструмента можно резать, пилить дерево и металл, откручивать гайки и винты, перекручивать проволоку, открывать консервы, измерять расстояния, вытаскивать мелкие гвозди. Нож целиком выполнен из хромванадиевой стали. Малая толщина ножа и небольшой вес позволяют обеспечить удобное постоянное ношение в кардуровых ножнах, фиксирующих нож в различных положениях. Изделие конструктивно сходно с оружием. Не является холодным оружием. Сертификат № РОСС RU.SA03.B01419



**Характеристики:**  
 • Длина клинка: 85 мм  
 • Толщина обуха: 2,4 мм  
 • Ширина клинка: 25-30 мм  
 • Общая длина: 185-190 мм  
 Код товара: **1769 р.**  
**00611** цена

### БИНОКЛЬ «НАВИГАТОР» 10-40X25



Бинокли торговой марки Navigator — это лучший выбор для тех, кто хочет иметь хороший прибор за небольшую цену. Эти бинокли имеют ударопрочный пьезоламинационный корпус, что позволяет с успехом предохранять бинокль от случайных ударов, падений, дождя и тумана. На линзы этих биноклей наносится просветляющее покрытие, дающее возможность более четко разглядеть предметы в условиях недостаточной освещенности. Также все бинокли марки Navigator имеют эргономичный дизайн, что делает их удобными в обращении в любой ситуации. Эти бинокли подойдут как для профессионалов, так и для тех, кто хочет иногда понаблюдать за природой или спортивными соревнованиями. Все модели этой серии комплектуются удобным чехлом, ремешком, крышками объектива и окуляров (для предохранения линз от повреждений).

**Характеристики:**  
 • Увеличение: 10X — 40X  
 • Диаметр объектива: 25 мм

Код товара: **1750 р.**  
**00641** цена

### ФОНАРЬ ВЕЛОСИПЕДНЫЙ (дачный) самозарядный

Вращая зарядную ручку фонаря в течение 1 минуты, можно обеспечить продолжительное время свечения фонаря — до 30 минут. Три сверхярких светодиода. Функция подзарядки мобильного телефона — в комплекте кабель для телефонов Nokia. Количество светодиодов: 3. Срок жизни светодиодов 100 000 часов. Размеры 170x52x34 мм.



Код товара: **800 р.**  
**00960** цена



### НОЖ ТУРИСТИЧЕСКИЙ «ПИРАНИЯ» (нескладной, черный)

Универсальный нож «Пирания» может использоваться в качестве подводного ножа (для дайвинга и подводной охоты), для экстремальных видов спорта (водный слалом, альпинизм). Этот нож можно использовать для самообороны в качестве ножа «последнего шанса» и как разделочный охотничий нож. Рукоятка крепится на хвостовике методом пластинчатого монтажа на пустотелых заклепках. Для повышения универсальности нож дополняется инструментом «Заноза», которая может выполнять функции шила, свайки, консервного ключа, плоской отвертки. Имеет накидной гаечный ключ и щель для гибки-ломки проволоки. Сертификат № РОСС RU.SA03.B01198

Изначально комплектуется универсальным инструментом «Заноза», которая может выполнять функции шила, свайки, консервного ключа, плоской отвертки. Имеет накидной гаечный ключ и щель для гибки-ломки проволоки. Сертификат № РОСС RU.SA03.B01198

**Характеристики:**  
 • Длина клинка: 89 мм  
 • Толщина обуха: 3,5 мм  
 • Ширина клинка: 35 мм  
 • Общая длина: 204 мм  
 Код товара: **2200 р.**  
**00659** цена

Изделия сопровождаются сертификатом и не являются холодным оружием.

## СДЕЛАТЬ ЗАКАЗ ОЧЕНЬ ПРОСТО!

- ПО ПОЧТЕ: 105118, Москва, а/я 23, «За рулем»
- ПО ТЕЛЕФОНУ: +7 (495) 223-23-95 (круглосуточно)
- В ИНТЕРНЕТЕ ПО АДРЕСУ: <http://shop.zr.ru>
- ПО ЭЛЕКТРОННОЙ ПОЧТЕ: [katalog@tdzr.ru](mailto:katalog@tdzr.ru)
- ПО SMS: отправьте на номер 2301 текст **ZR код\_товара количество\_товара**

### САМЫЙ МОБИЛЬНЫЙ СЕРВИС

Например: zr 01023 1 01423 2, затем следуйте инструкциям: код товара и через пробел количество, далее при необходимости через запятую следующий код и количество. Стоимость запроса 0,06 у.е. без учета налогов. Услуга доступна абонентам большинства GSM-операторов России: Билайн, МегаФон, МТС, Теле2, Мотив, Утел, БайкалВестКом, СМАРТС, НСС, Ульяновск GSM. В случае ошибочного запроса услуга считается оказанной. ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОДДЕРЖКА: support@it-comm.ru

Цены на продукцию указаны конечные с учетом почтовой доставки, за исключением авиаперевозки

Закажите и получите каталог продукции **БЕСПЛАТНО!**

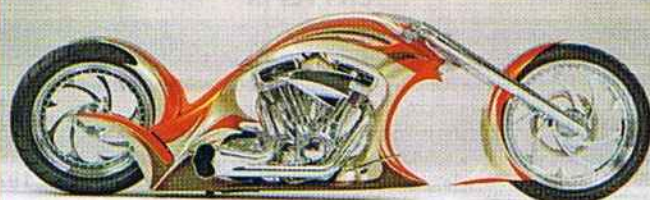


КОД  
01111



# ТВОЙ НОВЫЙ СТИЛЬ

МОТОЦИКЛЫ, ТРАЙКИ, МОТОКАСТОМ



КУПИ МОТОЦИКЛ И ВЫИГРАЙ В ЛОТЕРЕЮ!

**ЛАУРА** 18 лет  
СУПЕРПРИЗ SAAB 9.3

## ЛАУРА МОТОДЕПО

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

КРЕДИТ, ЛИЗИНГ, СТРАХОВАНИЕ, ОБМЕН, МОТОТЕХНИКА С ПРОБЕГОМ

**SUZUKI**

Выборгское ш., д. 27  
☎ 60-7777-6

**Kawasaki**

ул. Савушкина, д. 119  
☎ 33-10-100

[www.laura-motodepo.ru](http://www.laura-motodepo.ru)

# MOTOR-X 310M



Сертифицировано

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ  
ДИАГНОСТИЧЕСКИЙ  
СКАНЕР ДЛЯ  
МОТОЦИКЛОВ  
ДВИГАТЕЛЬ, АБС,  
ИНСТРУМ. ПАНЕЛЬ,  
ИММОБИЛАЙЗЕР,  
СБРОС СЕРВИСА.  
АКТИВАЦИОННЫЕ  
ТЕСТЫ,  
АДАПТАЦИЯ.

## МОТОЦИКЛЫ 1994-2006гг

APRILIA, BENELLI, BIMOTA, BMW, CAGIVA, DUCATI, GAS  
GAS, GILERA, HONDA, HARLEY-DAVIDSON, KAWASAKI,  
LAVERDA, MALAGUTI, MONDIAL, MOTOGUZZI, MOTO  
MORINI, MV AGUSTA, PIAGGIO, SHERCO, SUZUKI,  
TRIUMPH, VESPA, VOXAN, YAMAHA

Полная диагностика всех систем мотоциклов и скутеров

[www.carmanscan.ru](http://www.carmanscan.ru)

Made in Italy

Т: (495) 771-7031, 789-4631

с 11.00

743-8535

г. Москва



до 20.00

743-6778

ул. Перерва д. 19

# MOTOLAIN

[WWW.MOSMOTO.RU](http://WWW.MOSMOTO.RU)

Мотоциклы, скутеры, запчасти, аксессуары, ремонт, кредит  
Все для вас и вашего мотоцикла



реклама

# Драйв Хауз

HOUSE OF MOTO AND AUTO PARTS

Эксклюзивный дистрибьютор одежды  
JOC ROCKET USA

Эксклюзивные снегоходы фирмы  
AD BOIVIN

МОСКВА, Большая Филевская 51  
Т. (495) 144-1831 / 9818  
[WWW.DRIVEHOUSE.RU](http://WWW.DRIVEHOUSE.RU)

YAMAHA - HONDA - SUZUKI - KAWASAKI - POLARIS - ARCTIC CAT - HONDA DIER  
KIMPEK - MOTOVAN - PARTS UNLIMITED - TUCKER BOCKY, LTD.

Наша партнерская  
магазин-сервис "ГородOFF.net", [www.gorodoff.biz](http://www.gorodoff.biz), сервисный центр "ПРОМото", [www.promoto.ru](http://www.promoto.ru)





ООО "1000 размеров"  
г. Владивосток, ул. Космодемьянской, 19 а  
тел./факс (4232) 60-15-15 (+7 часов к моск. времени)  
www.suzuki-motors.ru, e-mail: moto@1000size.ru



б/у **МОПЕДЫ**  
**ОПТОМ** (под заказ, от 1 контейнера)

б/у **МОТОЦИКЛЫ**  
**ОПТОМ** (под заказ, от 1 контейнера), **в розницу** (со склада)  
Прямые поставки из Японии. Отправка в регионы.

**Мотоакадемия**  
**ЛЕТО - 2007**

Чехия, Венгрия,  
Хорватия, Италия.

ОБУЧЕНИЕ  
СОПРОВОЖДЕНИЕ  
ПРОКАТ

Мотоакадемия  
на картодроме  
**"Лидер".**



Детям, взрослым - в группах и персонально.

Новое расписание:  
<http://motoacademy.ru/>

Трековая подготовка - основа безопасного  
вождения!

Москва, пр. Мира,  
д. 119, ВВЦ, стр. 538  
тел.: (8 925) 508-7437  
(8 916) 362-1017



**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

Мотозкипировка  
Продажа  
Сервис  
Гарантийное  
обслуживание

**(495)780-1000**

Модельный ряд  
2007 в продаже!

**SUZUKI**  
Way of Life!



AGVEFORT

daytona

thor





# MAZERPER

## ОПТОВЫЙ СКЛАД ЗАПЧАСТЕЙ МОТОЦИКЛОВ

Иж, Урал, Днепр, Восход, Минск, Ява  
**СКУТЕРОВ И КВАДРОЦИКЛОВ**  
"KINLON", "GUOWEI", "QINGQI" "DEFIANT".

**КОМПЛЕКТУЮЩИЕ**  
скутеров, бензопил, мотоблоков, лодочных моторов  
**ШИНЫ И КАМЕРЫ**  
для мотоциклов, скутеров, квадроциклов, велосипедов  
"DURO", "MITAS", "ПЕТРОШИНА", "УРАЛШИНА"

(495) 506-77-33, 740-55-99 e-mail: info@mazepper.ru

[www.mazepper.ru](http://www.mazepper.ru)

### СПОРТ-ЭЛИТ

ТЕХНИКА  
для активного  
отдыха



Мотовездеходы  
Амфибии ARGO  
Мотоциклы  
Гидроциклы  
Катера  
Лодки  
Моторы  
Снегоходы

- BRP Can-Am
- BRP Sea-Doo
- Polaris
- Yamaha
- Kawasaki
- Arctic Cat
- BRP Ski-Doo
- BRP Lynx

Аксессуары  
Запчасти  
Сервис  
Ремонт

Тел.: (495) 485-4663 (66) (77)  
723-2157, 961-1794, 234-1661

E-mail: info@sport-elit.ru [www.sport-elit.ru](http://www.sport-elit.ru)

# МОТОЦИКЛЫ

## СНЕГОХОДЫ

Компания  
**МОТОПРИМ**

телефон

(4232) **555-330**

факс

(4232) **33-43-59**

ОТПРАВКА В РЕГИОНЫ

[www.motoprim.vl.ru](http://www.motoprim.vl.ru)



GRAND-MOTO

Профессиональный ремонт

- мотоциклов
- квадроциклов
- скутеров

Запчасти в наличии и на заказ

Ремонт пластика, покраска

Шиномонтаж и балансировка

Круглосуточная эвакуация

ул. Авиамоторная, д 65/7  
(495) 940-96-86

[www.grand-moto.ru](http://www.grand-moto.ru)

Мы экспортируем подержанные скутеры напрямую со склада  
Укомплектовываем большие мотоциклы по вашему заказу  
Контролируем качество и гарантируем хорошую упаковку

Заказ не менее одного контейнера

## ЭКСПОРТ МОТОЦИКЛОВ И СКУТЕРОВ ИЗ ЯПОНИИ

Мы говорим по-английски. За подробностями обращайтесь:

[www.yohkeh.com](http://www.yohkeh.com) [webmaster@yohkeh.com](mailto:webmaster@yohkeh.com)

"YOH KEN BOEKI CO LTD." JAPAN

8-10-81-48-565-5551 (tel)/5553 (fax)



# С.М.М.Т.С.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ  
ДИСТРИБЬЮТЕР  
ТЕХНИКИ TGV  
В РОССИИ

ПРОДАЖИ ОПТОМ И В РОЗНИЦУ, ГАРАНТИЯ, СЕРВИС, ЗАПЧАСТИ

СПб, Коломяжский пр., 10, тел.: (812) 327-1402

[www.cmoto.ru](http://www.cmoto.ru); [cmotospb@mail.ru](mailto:cmotospb@mail.ru)

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ, ТЕЛ: (812) 393-5700

## ВСЕ ДЛЯ МОТОЦИКЛОВ

# MOTORCYCLESHOP.RU

## ВСЕ ДЛЯ МОТОЦИКЛИСТОВ



ТЮНИНГ  
ШИНОМОНТАЖ  
БАЛАНСИРОВКА

СЕРВИС  
ЭВАКУАЦИЯ  
АЭРОГРАФИЯ

МОСКВА  
ул. ЮЖНОПОРТОВАЯ  
д.5, стр.7А, этаж 2

[www.promotoltd.ru](http://www.promotoltd.ru) тел. (495) 648-7240

элит дилер - мотогалерея [www.drivehouse.ru](http://www.drivehouse.ru) тел. (495) 144-1831/1818



**MOTOFORCE**

- **продажа**
- **сервис**
- **запчасти**

**NEW!!!** мотоскейтборд

49,9 cc



49,9 cc – 125 cc



49,9 cc – 250 cc



49,9 cc – 400 cc



ATV250 PUMA



LX125T-C

АТЦ "Москва"  
Каширское ш., 61 корп. 3А, 4 эт.  
(495) 221-42-15

ТБК "Автомобили"  
ул. Южнопортовая, 22, 2 эт.  
(495) 958-98-15, доб. 115,  
(495) 728-34-79

**WWW.MOTOFORCE.RU**  
motoforce@mail.ru

Приглашаем к сотрудничеству  
региональных дилеров

МОТОСАЛОН **МОТОТЕХНИКА**  
из Америки

всегда в наличии  
более 100 мотоциклов

- кредит • страхование • оформление
- квалифицированный ремонт • тюнинг
- заказ запчастей в течение 2 недель
- зимнее хранение



778-37-45

514-66-28 • 507-81-36 [www.hypermoto.ru](http://www.hypermoto.ru)

МОТОСЕЗОН 2007  
ВМЕСТЕ С  
[WWW.MOTOKOLESA.RU](http://WWW.MOTOKOLESA.RU)

МОТОШИНЫ  
И  
МОТОЗАПЧАСТИ

380-10-10

Москва  
Варшавское шоссе, 132

ПРИГЛАШАЕМ РЕГИОНЫ  
К СОТРУДНИЧЕСТВУ



MICHELIN PILOT POWER PIRELLI DIABLO CORSA III BRIDGESTONE BT014 METZLER SPORTEC M3

МОТОМАГАЗИН **ФОКС** г. Владивосток ул. Мордвильева 8/4  
тел./факс (4232) 222-356

МОТОЦИКЛЫ

РАСХОДНИКИ

СКУТЕРЫ

ЗАПЧАСТИ

СНЕГОХОДЫ

ЭКИПИРОВКА

[WWW.MOTOFOKS.VTC.RU](http://WWW.MOTOFOKS.VTC.RU)**ALLRIGHT**

ОПТОВЫЕ ПОСТАВКИ ЭКИПИРОВКИ,  
ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ И АКСЕССУАРОВ  
ДЛЯ МОТОТЕХНИКИ

ROOF EVS  
BMC WISECO  
HIFLO FERODO  
JT HJC  
YUASA RENTHAL  
HIMURA FACTORY  
D.I.D. DENSO  
Leo Vince SMITH  
HELD KAPPA  
ALPINESTARS  
AKRAPOVIC

**MP-ASU****SHOEI**

Экспортный отдел  
в Финляндии:

тел.: + 358 9 8871 270/294  
факс: + 358 9 8871 333  
e-mail: [export@arwidson.fi](mailto:export@arwidson.fi)

Представительство  
в г. Москве:

тел.: (495) 626 5736  
факс: (495) 795 3040  
e-mail: [allright@finruscc.ru](mailto:allright@finruscc.ru)

Представительство  
в г. Санкт-Петербурге:

тел.: (812) 326 6545  
тел./факс: (812) 326 6543  
e-mail: [arwidson@peterlink.ru](mailto:arwidson@peterlink.ru)

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР **SHOEI**



[www.motorazborka.ru](http://www.motorazborka.ru) г. Красногорск  
ул. Школьная ба  
**(495) 782 8595**

бесплатная доставка запчастей в любой  
регион страны на сумму покупки от 9 000 руб.

**ЗАПЧАСТИ****Б/У В НАЛИЧИИ**

- двигатель 19 000 руб.
- переднее колесо 6 000 руб.
- заднее колесо 3 000 руб.
- вилка d-41mm 13 000 руб.
- переднее крыло 2 000 руб.
- коммутатор 6 000 руб.
- трос газа 300 руб.
- передн. торм. диски 3 000 руб.
- трос сцепления, спидометра 600 руб.
- коленвал с шатунами 14 000 руб.
- руль классический 1 000 руб.
- реле заряда 3 000 руб.
- руль клип-он 2 000 руб.
- крепл. подножки 1 500 руб.
- подножка 1 000 руб.
- замок зажигания 2 000 руб.

**НОВЫЕ В НАЛИЧИИ**

- цель приводная 525 2 500 руб.
- реле заряда 3 000 руб.
- подножка 1 500 руб.
- фильтр HF-303 300 руб.
- свеча CR-типа 250 руб.
- масляный фильтр 300 руб.



YAMAHA SUZUKI Kawasaki



**ATGMOTO**  
мотоциклы из Японии

WWW.ATGMOTO.RU

**AMS** **АВТОМОТОТЕХЦЕНТР**

ВСЕ ВИДЫ РАБОТ

- ЗАПЧАСТИ
- ХРАНЕНИЕ
- ЭВАКУАЦИЯ

ул. Намёткина, д. 8, стр. 4  
т. (495) 981-5193, 107-2220

**ЛЮСИНОВСКАЯ, 53**



**СКИДКА 25%**  
НА ВСЮ КОЛЛЕКЦИЮ

**ВЕЛОМИР**

**236-89-40**

- Мотоэкипировка для мотокросса
- эндуро, супермото, ВМХ
- запчасти, масла, резина
- ремонт мотоциклов
- МОТОЦИКЛЫ



**МОТО-МХ**  
г. Москва  
м. Тельный Стан  
Новоясеневский пр-т,  
Автостанция "Лесная"  
8-919-100-02-35  
8-916-216-03-12

**FOX**  
**thor**

**SHIFT**

**ROUTE 66**

www.route66.ru  
(495) 771-52-32



**Вы еще не в коже?  
Тогда вам сюда!**

Москва ВВЦ, пав. 68 «Армения»

**ДрайвМото**

- Эвакуатор
- Выезд к клиенту
- Запчасти на заказ
- Ремонт любой сложности
- Ремонт снегоходов
- Продажа мотоциклов
- Доставка в любой регион РФ
- Выкуп любой мототехники
- Зимнее хранение

**Мотосервис:**  
410-61-10  
**Мотосалон:**  
774-93-09

**www.drivemoto.ru**

**Мотосервис**

- Ремонт мотоциклов любой сложности
- Запчасти в наличии и на заказ
- Ремонт карбюраторов и инжектора
- Покраска
- Зимнее хранение VIP
- Резина в наличии
- Шиномонтаж
- Эвакуация мототехники
- Продажа мотоциклов на заказ из Японии и Америки



(495) 131-2038  
www.automotointer.ru  
Левинский проспект, д. 82/2, стр. 2

**МИНИМОТОЦИКЛЫ ЗАПЧАСТИ**

**www.minik.ru**

ОПТОМ И В РОЗНИЦУ  
**МОТОТЕХНИКА И ОДЕЖДА**

(495) 782-38-01  
(916) 670-99-25



ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ  
(495) 795-1414

**AKVA**  
мотоциклы



**POLARIS**

ВСЕ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД В НАЛИЧИИ  
Полный СЕРВИС  
Ремонт любой сложности  
СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЕ  
Ski-Doo EXPEDITION 600 SDI

Торгово-сервисный Центр  
Ski-Doo, Sea-Doo, Can-Am  
т/ф (495) 487-5550, 742-7991  
www.aqva-motors.ru

500-2467 www.sancoboots.ru 771-1254

**SANCHO**  
BOOTS SHOES

В НАЛИЧИИ  
БОЛЕЕ  
120  
МОДЕЛЕЙ

от 3 500р

ТОРГОВЫЙ ЦЕНТР - ЭКСТРИМ  
ул. СМОЛЬНАЯ д. 63-б, 3-й этаж  
павильон И-32, от м. «Речной вокзал»  
бесплатное маршрутное такси

**CHOPPER CLAN**

СЕРВИС И РЕМОНТ ЛЮБОЙ  
СЛОЖНОСТИ ИМПОРТНОЙ  
МОТОТЕХНИКИ

Токарно-фрезерные,  
сварочные (аргон) работы,  
тюнинг, запчасти новые  
и б/у, эвакуация,  
зимнее хранение,  
ремонт пластика

107-1276, 892622547607,  
Тел. www.chopperclan.ru

**МОТОТЕХЦЕНТР**  
НА СЕВЕРО-ЗАПАДЕ  
МОСКВЫ И МОСКОВСКОЙ  
ОБЛАСТИ

**P.A.G. MOTOR**  
ТВОЙ МАГАЗИН  
ТВОЙ СЕРВИС

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ  
РЕМОНТ  
ОБСЛУЖИВАНИЕ

СКУТЕРЫ в наличии и под заказ  
(HONDA, SUZUKI, YAMAHA, JIALING)  
МОТОЦИКЛЫ под заказ  
(HONDA, SUZUKI, YAMAHA, KAWASAKI)  
**КВАДРОЦИКЛЫ**

8 (901) 536-17-02  
8 (495) 561-26-29  
8 (926) 227-91-70  
www.ekumer.ru  
www.pag-motor.ru  
www.snegoxod.com

КАЧЕСТВО ВЫШЕ ЦЕНЫ

**Dynojet**  
RESEARCH

Тюнинг  
Замер мощности  
и  
настройка

790-3223  
743-1222

«УРАЛ-РУС» — генеральный дистрибутор  
Ирбитского мотоциклетного завода в России  
www.uralmoto.ru



+7 495 726-55-60



По вопросам размещения  
рекламы в журнале  
"МОТО" обращайтесь  
в рекламное бюро  
"За рулем" по телефонам:  
748-05-66, 748-05-67  
e-mail: kutovaya@zr.ru

**МАГАЗИН**  
**АККУМУЛЯТОРЫ**  
опт и розница  
Можайское ш., вл. 28, пав. 15  
(495) 746-37-78  
8-906-779-78-34

**МОТОВОХ**  
**SUZUKI TV**  
И НЕ ТОЛЬКО...

- ДЕМОКРАТИЧНЫЕ ЦЕНЫ •
- ВСЕ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД
- Для любых ATV
- аксессуары • запчасти • ремонт

(495) 778-12-88



**МИРНЫЙ АТОМ**  
MOTORSPORTS  
все для мотоспорта

**NISSIN**  
Тормозные системы, колодки, ремкомплекты

**АСЕБИД**  
Одежда для мотокросса

**RACETECH**  
Одежда для мотоциклистов куртки, перчатки, защита

**GOODRIDGE**  
Армированные тормозные шланги, фитинги

м. Автозаводская  
(495) 778-51-85  
(495) 675-43-37 доб. 203  
www.atom.biker.ru

MAJOR AUTO HONDA  
The Power of Dreams



Продажа / Кредит / Страхование  
Сервис / Запчасти / Аксессуары

Лыковский пр. 13  
☎ 739 0303  
www.major-moto.ru



**Прицепы** с пластиковыми крышками для перевозки снегоходов, гидроциклов, мотоциклов, ATV

**Ремонт** корпусов катеров, яхт, гидроциклов

ТЕХНОЛОГИЯ ДВОИЧЕНИЯ

(495) 221-0018  
www.pricepi.ru  
МОСКВА  
Каширское шоссе, 61, стр. 3а



**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

**МОТОКРУЖОК**  
www.motokrujok.ru

ВСЕ ВИДЫ РАБОТ  
СВАРКА, АРГОН  
МОТОЭВАКУАТОР

РЕМОНТ И ТО  
ЗАКАЗ ЗАПЧАСТЕЙ  
МОТОРЕЗИНА  
МОТОШКОЛА

м. «Алексеевская», Кулаков пер., д.6  
518-44-64  
м. «Текстильщики»,  
Осташковский проезд, д.17  
648-8337; (926) 535-1881

Москва (495) 790-3223  
743-1222  
Подольск (495) 509-8389

**Moto Clan**



Стапель, сварка  
эвакуация и др.  
сервисные услуги  
e-mail: motoclan@mail.ru

**ГЛИССЕР СЕРВИС**  
www.glisserservice.ru

ДВИГАТЕЛИ **ROTAX**  
ОБМЕН  
ТЮНИНГ  
РЕМОНТ  
ГАРАНТИЯ

ПРОДАЖА и РЕМОНТ ТЕХНИКИ  
**BRP (BOMBARDIER)**  
Клуб ВЛАДЕЛЬЦЕВ  
(495) 437-1004 755-6898  
Салон: Суворовская пл., 2  
Сервис: ул. Н.Ковшовой, 4

**NISSIN**

КОЛОДКИ, ДИСКИ,  
ТОРМОЗНЫЕ СИСТЕМЫ

приглашаем дилеров,  
спешпредложения  
для сервисов

ОПТ: (495) 778- 51-85  
РОЗНИЦА: (495) 675- 43-37  
WWW.NISSINMOTO.RU

**pilot**  
гасильный валик

**МОТОШКОЛА**

ОБУЧЕНИЕ  
от 'А' до 'Я'

(495) 728-20-85  
www.prtmoto.ru

Продажа  
Сервис  
Гарантия  
на все мотоциклы 2 года  
AVTODOM Club Card

Уникальные предложения:  
Прокат мотоциклов  
Кредит  
Страхование



АВТОДОМ  
Президентский автосалон  
www.bmw-avtodom.ru

С доставкой по России



**F800 S -  
выбор чемпионов**

чемпион мира по Stunt Riding и ведущий гонщик команды BMW Крис Пфайффер

**АВТОДОМ**  
Официальный дилер BMW  
ул. Зорге 17 Красная Пресня 51км МКАД

☎ 105-0-105

**ОРИГИНАЛЬНЫЕ  
ЗАПЧАСТИ**  
АКСЕССУАРЫ И ЗНИПИРОВКА

**STATUS**  
MOTO



☎ (495) 223-04-29 ПРИГЛАШАЕМ ДИЛЕРОВ

HONDA Kawasaki SUZUKI YAMAHA SEAGOOD

- ДИЛЕРЫ:**
- |   |                 |
|---|-----------------|
| Орехово-Зуево, ООО «Тур»                  | (242) 2-18-83   |
| Балашиха, ИП Глотов                       | (495) 742-27-09 |
| Коломна, ООО «Мотовело»                   | (496) 614-61-75 |
| Пермь, «Дилос Экстрим»                    | (3422) 449-937  |
| Москва, ООО «Лысой»                       | (495) 788-73-34 |
| Омск, YAMAHA                              | (3812) 44-37-20 |
| Старый Оскол, ИП Грошев                   | (4725) 42-62-40 |
| Белгород, Мотосалон ХХХ                   | (4722) 58-05-85 |
| Ростов-на-Дону,<br>«Плаза Моторс»         | (863) 200-53-83 |
| Ковров, ИП Жеуров                         | (49232) 2-24-50 |
| Рязань, «Твой скутер»                     | (4912) 935-870  |
| Воронеж, ИП Усов                          | (4732) 205-081  |
| Орехово-Зуево, «Баро»                     | (241) 2-17-54   |
| Тамбов, «Завод<br>подшипников скольжения» | (4752) 47-12-63 |
| Белгород, ЧП Земцов                       | (4722) 29-48-82 |
| Архангельск, «Барс»                       | (8182) 642-626  |
| Пермь, «Экстронд»                         | (342) 244-83-59 |
| Челябинск, «Мотекс - Мото»                | (3512) 36-10-99 |
| Краснодар, «Планета Авто»                 | (861) 271-18-18 |
| Иланово, ИП Бахарев                       | (4932) 429-792  |
| Моск. обл., «Контур Лада»                 | (495) 525-60-20 |
| Москва, ООО «Лорд»                        | (495) 375-25-00 |
| Калининград, ИП Гулько                    | (921) 261-50-17 |
| Старый Оскол, ИП Хадеев                   | (4725) 44-25-85 |
| Новомосковский, ИП Маликов                | (4876) 239-662  |
| Моск. обл., «Контур Лада»                 | (495) 525-60-20 |
| Москва, ООО «Лорд»                        | (495) 375-25-00 |
| Калининград, ИП Гулько                    | (921) 261-50-17 |
| Старый Оскол, ИП Хадеев                   | (4725) 44-25-85 |
| Новомосковский, ИП Маликов                | (4876) 239-662  |
| Клины, ИП Кожемяко                        | (48336) 4-23-25 |
| Волгоград, «Инко Моторс»                  | (8442) 71-48-66 |
| Зеленоград, ООО «Зелмоторс»               | (499) 536-76-55 |
| Череповец, ИП Румянцев                    | (8202) 52-11-43 |



## ЦЕНЫ НА МОТОТЕХНИКУ

МОДЕЛЬ	КЛАСС/ НАЗНАЧЕНИЕ	ДВИГАТЕЛЬ (тактность, цилиндры, объем, см³)	МОЩНОСТЬ, л.с.	ГОД ВЫПУСКА	ЦЕНА	САЛОН, ТЕЛЕФОН
<b>МОТОЦИКЛЫ</b>						
Honda CBR 1000 RR7 Fireblade — NEW COLORS	суперспорт	4-4-998	172	2007	от 19990 \$	AOYAMA MOTORS (495) 363-42-00
Honda VFR 800 A6(+ ABC)	спорт-туризм	4-4-782	109	2007	17790 \$	AOYAMA MOTORS www.aoyama.ru
Honda CB 600 FA7 Hornet NEW(+ ABC)	стритфайтер	4-4-599	102	2007	12490 \$	AOYAMA MOTORS (495) 363-42-00
Lifan LF 250	чоппер	4-2-250	16.3	2007	72 800 руб.	MOPEDA.NET (495) 502-91-54
Lifan LF 125-30	спортбайк	4-1-125	13.6	2007	53 200 руб.	MOPEDA.NET www.moped.net
SACHS MadAss 125	-	4-1-125	9	2007	75 600 руб.	MOPEDA.NET (495) 502-91-54
Honda GL 1800 A6 Gold Wing	туризм	4-6-1832	118	2007	30490 \$	FK MOTORS (495) 777-48-00
Honda VTX 1300 S6	кастом	4-2-1312	75	2006	15990 \$	FK MOTORS (495) 777-48-00
Honda CBR 1000 RR REPSOL Fireblade	суперспорт	4-4-998	172	2007	20490 \$	FK MOTORS (495) 777-48-00
Honda CBR 600 RR	суперспорт	4-4-599	120	2007	16190 \$	FK MOTORS (495) 777-48-00
Honda FMX 650 F6	супермото	4-1-650	37	2006	9990 \$	FK MOTORS (495) 777-48-00
Honda VTX 1800 C5	кастом	4-2-1795	103	2007	17490 \$	FK MOTORS (495) 777-48-00
Honda CBF 1000 F6	классик	4-4-999	102	2006	14890 \$	FK MOTORS (495) 777-48-00
Honda VFR 800 A6 ABS	спорт-туризм	4-4-782	109	2007	17990 \$	FK MOTORS (495) 777-48-00
Honda STX 1300 Pan European	туризм	4-4-1261	93	2007	24490 \$	FK MOTORS (495) 777-48-00
Honda CB 600 F7 Hornet	классик	4-4-599	102	2006	11990 \$	FK MOTORS (495) 777-48-00
Yamaha XVS 1100 A Dragstar Classic	чоппер	4-2-63	-	2007	369 000 руб.	PANAVTO (495) 780-55-55
Yamaha YZF-R1 NEW	спорт	4-4-998	180	2007	559 000 руб.	PANAVTO (495) 780-55-55
Yamaha FGR 1300 A	эндуро	4-4-1298	146	2007	567 530 руб.	PANAVTO (495) 780-55-55
Yamaha FZ-1 S ABC NEW	дорожный	4-4-998	150	2007	432 100 руб.	PANAVTO (495) 780-55-55
Yamaha FZ-1 N	дорожный	4-4-998	150	2007	382 800 руб.	PANAVTO (495) 780-55-55
Yamaha YBR 125	дорожный	4-1-125	10	2007	57 800 руб.	PANAVTO (495) 780-55-55
Yamaha XV 1700 PC	чоппер	4-2-1670	85	2007	519 000 руб.	PANAVTO (495) 780-55-55
Yamaha WR 450 F NEW	эндуро	4-1-449	53	2007	306 000 руб.	PANAVTO (495) 780-55-55
Yamaha FZ-6NS2 NEW	дорожный	4-4-598	98	2007	320 000 руб.	PANAVTO (495) 780-55-55
Yamaha XVS 1300 A NEW	чоппер	4-2-1304	73	2007	449 500 руб.	PANAVTO (495) 780-55-55
Yamaha XV 1900 NEW	чоппер	4-2-1854	90	2007	665 800 руб.	PANAVTO (495) 780-55-55
Yamaha YZF-R6	спорт	4-4-598	127	2007	420 500 руб.	PANAVTO (495) 780-55-55
Yamaha XT 660 X	эндуро	4-1-660	48	2005	297 000 руб.	PANAVTO (495) 780-55-55
Yamaha MT 01	дорожный	4-2-1670	90	2007	530 000 руб.	PANAVTO (495) 780-55-55
TOMOTO USA TM 150/200 /250	эндуро	4-1-107/149/246	8/15/25	2006	от 486 000 руб.	WYP-MOTOR (495) www.wyp-motor.ru
Yamaha XJR 1300	дорожный	4-4-1300	106	2007	357 599 руб.	АВТОКОНЦЕПТ (495) 3-63-63-63
Yamaha YZF R6 NEW	спорт	4-4-600	133	2007	420 500 руб.	АВТОКОНЦЕПТ (495) 3-63-63-63
Yamaha YZF R1 NEW	спорт	4-4-998	180	2007	559 000 руб.	АВТОКОНЦЕПТ (495) 3-63-63-63
Yamaha XVS 1300 A	кастом	4-2-1300	72.8	2007	449 500 руб.	АВТОКОНЦЕПТ (495) 3-63-63-63
Yamaha FZ6 N	дорожный	4-4-599	98	2007	262 000 руб.	АВТОКОНЦЕПТ (495) 3-63-63-63
Yamaha FZ1-N	дорожный	4-4-998	150	2007	382 800 руб.	АВТОКОНЦЕПТ (495) 3-63-63-63
Yamaha TDM 900 A	туризм	4-2-900	86	2006	380 190 руб.	АВТОКОНЦЕПТ (495) 3-63-63-63
Kawasaki ZZR 1400 ABC	спорт-туризм	4-4-1352	200	2007	639 275 руб.	АВТОКОНЦЕПТ (495) 3-63-63-63
Kawasaki ER-6n	дорожный	4-2-649	72	2007	248 465 руб.	АВТОКОНЦЕПТ (495) 3-63-63-63
Kawasaki ZX 10 R (Ninja)	спортбайк	4-4-998	175	2007	548 000 руб.	АВТОКОНЦЕПТ (495) 3-63-63-63
Kawasaki Vulcan 900 classik	кастом	4-2-900	50	2007	331 800 руб.	АВТОКОНЦЕПТ (495) 3-63-63-63
Kawasaki KLE 500	эндуро	4-2-498	45	2007	229 215 руб.	АВТОКОНЦЕПТ (495) 3-63-63-63
Moto Guzzi V-11 Сорра Италия	дорожный	4-2-1064	94	2005	489 300 руб.	АВТОКОНЦЕПТ (495) 3-63-63-63
Moto Guzzi California Special Titanium	кастом	4-2-1064	74	2005	405 900 руб.	АВТОКОНЦЕПТ (495) 3-63-63-63
Aprilia RSV 1000 Tuono	стритфайтер	4-2-997	133	2006	511 000 руб.	АВТОКОНЦЕПТ (495) 3-63-63-63
Yamaha XVS 650 A	чоппер	4-2-649	40	2006	299 000 руб.	мотосалон Атриум (495) 10-555-30
Yamaha YZF R1	суперспорт	4-4-998	175	2006	559 000 руб.	мотосалон Атриум (495) 10-555-30
Yamaha YZ 1 S	спорт	4-4-998	150	2006	397 300 руб.	мотосалон Атриум (495) 10-555-30
Yamaha XV 1700 Warrior	чоппер	4-2-1670	90	2006	519 000 руб.	мотосалон Атриум (495) 10-555-30
Yamaha MT 01	туризм	4-2-1670	90	2006	529 000 руб.	мотосалон Атриум (495) 10-555-30
MMB3 Минск	дорожный	4-1-125	11	2007	от 25 000 руб.	МОТОТЕХНИКА (495) 485-5410





Ирбитский  
Государственный  
Музей  
Мотоциклов

Уникальное собрание мотоциклетной техники тяжёлого класса  
ведущих фирм Европы, США, Японии, СССР и Российской Федерации  
**ПОДРОБНЕЕ СМОТРИ В ЖУРНАЛЕ "МОТО" №2-2007**

Свердловская область,  
г. Ирбит, ул. Советская, д. 100 «А»  
т/ф (34355) 3-91-50, т. (34355) 4-26-01  
IRBIT-MUSEY-MOTO@yandex.ru

ЗИД Курьер	дорожный	4-1-200	16	2007	42 000 руб.	МОТОТЕХНИКА <a href="http://www.mototehnikaru.ru">www.mototehnikaru.ru</a>
Урал Турист ZWD	вседорожный	4-2-745	45	2007	от 177 000 руб.	УРАЛ-РУС (495) 726-55-60
Урал Волк	чоппер	4-2-745	45	2007	от 149 000 руб.	ПЛАНЕТА ЖЕЛЕЗЯКА (495) 955-79-99
JAWA 650 DAKAR	эндуро	4-1-652	47	2007	303 000 руб.	ЯВА-РОССИЯ (495) 225-57-43
JAWA 650 CLASSIC	чоппер	4-1-652	47	2007	275 000 руб.	ЯВА-РОССИЯ (495) 225-57-43
JAWA 650 STYLE	неоклассик	4-1-652	47	2007	284 000 руб.	ЯВА-РОССИЯ (495) 225-57-43
JAWA 350 TRAMP	эндуро	2-2-343.5	23	2007	148 000 руб.	ЯВА-РОССИЯ (495) 225-57-43
JAWA 350 STYLE	неоклассик	2-2-343.5	23	2007	120 000 руб.	ЯВА-РОССИЯ (495) 225-57-43
JAWA125 DAKAR	эндуро	4-1-124	13	2007	108 000 руб.	ЯВА-РОССИЯ (495) 225-57-43
JAWA 125 SPORT	эндуро	4-1-124	13	2007	102 000 руб.	ЯВА-РОССИЯ (495) 225-57-43
JAWA 125 DANDY	дорожный	4-1-124	13	2007	101 500 руб.	ЯВА-РОССИЯ (495) 225-57-43
JAWA 125 TRAVEL	дорожный	4-1-124	13	2007	95 000 руб.	ЯВА-РОССИЯ (495) 225-57-43

#### СКУТЕРЫ

Lifan LF 150 T-5	макси-скутер	4-1-150	9,8	2007	70 000 руб.	MOPEDA.NET (495) 502-91-54
E-moto XJ 50 QT 5	скутер	2-1-50	3	2007	23 800 руб.	MOPEDA.NET <a href="http://www.mopeda.net">www.mopeda.net</a>
E-moto YH 50 QT	скутер-спорт	4-1-50	4,42	2007	33 600 руб.	MOPEDA.NET (495) 502-91-54
Yamaha XC 125 E Cygnus NEW	скутер	4-1-125	8	2007	67 980 руб.	PANAVTO (495) 780-55-55
Yamaha XP 500 AT Max	макси-скутер	4-1-399	44	2007	343 360 руб.	PANAVTO (495) 780-55-55
CPI Oliver City/Aragon 50/125	скутер	2-1-49/124	5/11	2007	от 449 000 руб.	WYP-MOTOR <a href="http://www.wyp-motor.ru">www.wyp-motor.ru</a>
PGO PMX/T-Rex/G-max 50	скутер	2-1-49	5	2006	от 499 000 руб.	WYP-MOTOR (495) 933-86-06
Baotian BT 49 QT 12	скутер	4-1-49	3,5	2006	39 150 руб.	МОТОСИТИ (495) 974-13-11
Baotian BT 49 QT 7	скутер	4-1-49	3,5	2006	35 478 руб.	МОТОСИТИ (495) 974-13-11
Baotian HERO 49	скутер	4-1-49	6,5	2006	42 768 руб.	МОТОСИТИ (495) 974-13-11
Baotian REBELL 49	скутер	4-1-49	3	2006	36 207 руб.	МОТОСИТИ (495) 974-13-11
Baotian BT 125 T-2	скутер	4-1-124	6,4	2006	36 126 руб.	МОТОСИТИ (495) 974-13-11
Baotian BT 125 T-17	скутер	4-1-124	7,5	2006	44 550 руб.	МОТОСИТИ (495) 974-13-11
ЗИД Пилот	мокик	4-1-50	3	2007	28 000 руб.	МОТОТЕХНИКА (495) 483-6360
Китай	скутер	2/4-1-50/150	2,7/4	2007	от 18 000-400 000 руб.	МОТОТЕХНИКА <a href="http://www.mototehnikaru.ru">www.mototehnikaru.ru</a>
ZS 500 QT-4A	скутер	4-1-50	3,5	2007	от 23 000 руб.	Русская механика (4855) 28-89-90
JAWA 50 ROBBY	мокик	4-1-49.5	3,4	2007	62 000 руб.	ЯВА-РОССИЯ (495) 225-57-43

#### МОТОВЕЗДЕХОДЫ (ATV)

Honda TRX250FX7	спортивный	4-1-250	17	2007	6490 \$	AOYAMA MOTORS (495) 363-42-00
Honda TRX680FA7 Rincon	универсальный	4-1-675	33	2007	14490 \$	AOYAMA MOTORS <a href="http://www.aoyama.ru">www.aoyama.ru</a>
Honda TRX500FA7 Rincon	утилитарный	4-1-499	28	2007	11990 \$	AOYAMA MOTORS (495) 363-42-00
Honda TRX420FA7 Rincon NEW	утилитарный	4-1-420	25	2007	9590 \$	AOYAMA MOTORS <a href="http://www.aoyama.ru">www.aoyama.ru</a>
Jianshe/Yamaha (4 WD) 250/400	утилитарный	4-1-250/400	18/25	2007	от 115 000 руб.	WYP-MOTOR (495) 933-86-06
AIE 4 Cross, Mag Max 50/100/200/275	-	4-1-50/275	5/9/15/20	2007	от 78 300 руб.	WYP-MOTOR <a href="http://www.wyp-motor.ru">www.wyp-motor.ru</a>
PGO BR 200/250/500	багги	4-1-150/200/250	12/15/18	2007	от 153 300 руб.	WYP-MOTOR (495) 933-86-06
AEON Cobra/Crossland 300	утилитарный	4-1-220/300	15/25	2007	от 129 000 руб.	WYP-MOTOR <a href="http://www.wyp-motor.ru">www.wyp-motor.ru</a>
BRP Outlander Max XT 800	утилитарный	4-2-800	62	2006	486 750 руб.	мотосалон Атриум (495) 10-555-30
BRP Outlander Max XT 650	утилитарный	4-2-650	55	2006	445 500 руб.	А.Т.Ц. «Москва» (495) 225-7442
BRP Outlander XT 650	утилитарный	4-2-650	55	2006	426 250 руб.	А.Т.Ц. «Москва» (495) 225-7442
Yamaha Rhino 660	утилитарный	4-1-660	39	2006	492 500 руб.	мотосалон Атриум (495) 10-555-30
Yamaha Grizzly 700	утилитарный	4-2-700	60	2006	391 500 руб.	мотосалон Атриум (495) 10-555-30
Китай	утилитарный	4-1-200/250/500	от 3-36	2007	от 30 000-230 000 руб.	МОТОТЕХНИКА (495) 485-5410
Зид Тарпан	утилитарный	4-1-200	14	2007	62 000 руб.	МОТОТЕХНИКА <a href="http://www.mototehnikaru.ru">www.mototehnikaru.ru</a>
PM 400 ATV-2	утилитарный	4-1-387.4	24	2007	от 155 000 руб.	Русская механика (4855) 28-89-90
АТАКА ATV-500	утилитарный	4-1-493	34	2007	от 185 000 руб.	Русская механика <a href="http://www.russnegohod.ru">www.russnegohod.ru</a>

#### СНЕГОХОДЫ

Тайга в модификациях	утилитарный	2-2-500	43-50	2007	завод-изготовитель	Русская механика (4855) 28-89-90
Буря в модификациях	утилитарный	2-2-640	34	2007	завод-изготовитель	Русская механика <a href="http://www.russnegohod.ru">www.russnegohod.ru</a>
Буря +доставка	утилитарный	2-2-635	34	2007	от 96 800 руб.	САФАРИ-ПЛЮС (4852) 595-686
Тайга+доставка	утилитарный	2-2-500	45	2007	от 130 000 руб.	САФАРИ-ПЛЮС <a href="http://www.safari-plus.ru">www.safari-plus.ru</a>





Мотоцентр на Дмитровке



- Мотоциклы и скутеры
- Мотовездеходы и гидроциклы
- Лодочные моторы и генераторы
- Мотоэкипировка на любой вкус
- Специальные цены на технику 2006 года
- Кредит

906-92-98

Дмитровское шоссе, д. 89, ТРЦ "XL"

[www.maximoto.ru](http://www.maximoto.ru)

Приглашаем к сотрудничеству регионы (495) 980-55-82

реклама

**SRS**  
SAFETY RIDE SCHOOL

ШКОЛА БЕЗОПАСНОГО ВОЖДЕНИЯ

tel: +7(905) 500 5522  
+7(906) 084 4444

Info@safetyride.ru  
www.safetyride.ru

### СТРАХОВАНИЕ МОТОЦИКЛОВ

- возрастом до 10 лет;
- 7 страховых компаний на выбор;
- страхование мотоциклистов от увечий
- страхование квадроциклов и гидроциклов

## КАСКО

тариф от 8% за сезон

скидка 5%  
до 31 марта 2007



**МОТОВРОКЕР.RU**  
страхование мотоциклов

ХОТИТЕ РАССЧИТАТЬ ВСЕ ВАРИАНТЫ КАСКО ПО ВАШЕМУ МОТОЦИКЛУ?  
БЕСПЛАТНЫЙ ВЫЕЗД СПЕЦИАЛИСТА ПО МОСКВЕ И МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ  
ЗВОНИТЕ (495)740-57-20

10 лет на рынке

АТЛАНТ СЕРВИС

официальный дилер

**POLARIS**  
The Way Out.

мотовездеходы  
снегоходы  
одежда  
аксессуары  
запчасти  
ремонт любой сложности

ул. Митинская, 36  
495-751-1800  
794-4010  
753-4852  
www.atlant-service.ru



РЕКЛАМНОЕ БЮРО  
**За рулем**

По вопросам размещения рекламы в журнале "Мото" обращайтесь по телефону:

748-05-66, 748-05-67

e-mail: [kutovaya@zr.ru](mailto:kutovaya@zr.ru)



UMC

УРАЛЬСКАЯ МОТОЦИКЛЕТНАЯ КОМПАНИЯ  
426010 г. Ижевск, ул. Ново-Ажимова, 12. Тел/факс: /3412/ 600-903, 600-904, 540-339  
e-mail: patron@umcmoto.ru www.patron-moto.ru

patron™

на правах рекламы, товар сертифицирован



**ЗАРЯЖЕН СВОБОДОЙ**

**СКУТЕРЫ**

15 МОДЕЛЕЙ



TRAFFIC 50



FOLLY 50



SHARK 50



JOKER 50



GRAND 50

**МОТОЦИКЛЫ**

5 МОДЕЛЕЙ



DEMON 50



KING 50



SIMPLER 125



HOB0 125



SCANNER 200

**ATV**

4 МОДЕЛИ

**ПРИГЛАШАЕМ ДИЛЕРОВ К СОТРУДНИЧЕСТВУ**

МОТОТЕХНИКА СЕРТИФИЦИРОВАНА ПО РОССИЙСКИМ И ЕВРОПЕЙСКИМ СТАНДАРТАМ

ГАРАНТИЯ И СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ



# КТМ – Когда Ты Молод!

Москва: Единая линия: ☎ (495) 221-222-7  
Можайское шоссе, 1,5 км от МКАД ☎ (495) 596-8100, 540-5201  
New ул. Космонавта Волкова, 10 ☎ (495) 229-4215  
Санкт-Петербург: Малоохтинский пр., 61 ☎ (812) 347-7772

- ✓ МОТОЦИКЛЫ
- ✓ СКУТЕРЫ
- ✓ ATV
- ✓ МИНИ-БАЙКИ
- ✓ СНЕГОХОДЫ

- ✓ ЭКИПИРОВКА
- ✓ АКСЕССУАРЫ
- ✓ ТЮНИНГ
- ✓ ЗАПЧАСТИ
- ✓ РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ



- ✓ ГАРАНТИЙНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
- ✓ СЕРВИС
- ✓ КРЕДИТОВАНИЕ
- ✓ ТРЕЙД-ИН
- ✓ МОТОШКОЛА
- ✓ ОПТОВЫЕ ПРОДАЖИ

[www.bikeland.ru](http://www.bikeland.ru)

 **Новая акция!!!**

Каждому покупателю мототехники – подарок на выбор:

- 4 тренировки на картодроме
- Урок в школе водительского мастерства Б. Герелиса
- Участие в KTM CUP и VLATA CUP
- Занятия или абонемент в мотошколе Байк Ленд

Подробности акции – смотрите на сайте [www.bikeland.ru](http://www.bikeland.ru)

Титульный партнер проекта

**MOTUL**

2-3 июня  
картодром «ЛИДЕР»

Генеральный тест-драйв партнер



# ТЕСТ-ДРАЙВ В МАССЫ

Более 20 моделей скутеров и мотоциклов от компании «Байк Ленд»!



[www.m1-racing.ru](http://www.m1-racing.ru) ☎ 8 (905) 594-19-98