

ФЕВРАЛЬ 2009

Золотой стандарт

# МОТО

## БАЙК — НА ЛЫЖИ



**КУЛЬТМАСС-РОДСТЕР**  
DUCATI MONSTER 696+

**НЕ ОШИБАЕТСЯ ТОЛЬКО МЕРТВЫЙ**  
ЭЛИТАРНЫЕ МОДЕЛИ-НЕУДАЧНИЦЫ

**ВСЕ ПО МАКСИМУМУ**  
ОБЗОР СПОРТБАЙКОВ-2009

**МИЛЛИОНЫ КОЛЕС ФОРМОЗЫ**  
FACTORY-ТЕСТ НА ТАЙВАНЕ

**СКУТЕРИСТОВ БУДУТ САЖАТЬ**  
ПОСТАНОВИЛ ВЕРХОВНЫЙ СУД РФ

### ТЕСТЫ

- MOTO MORINI Granpasso 1200
- YAMAHA XT660X Supermoto
- DUCATI Monster 696+
- YAMAHA FZ-1S Fazer ABS
- REGGY ATV650 Hunter
- KYMCO Xciting 500iR
- KYMCO Downtown 300i



**СУПЕРМОТО, ЗАХОДИ!**



**КЕЛЬНСКИЕ FANTASY**



**БОСС BMW: В НАСТУПЛЕНИЕ!**

ISSN 0969-5628  
9 770969 562001  
09002  
09002

# В НОМЕРЕ:



стр. 26 **Дайте два!**



стр. 106 **Музыкальный скутер**



стр. 82 **Кидалово по-американски**

## ТЕХНИКА

- |   |   |   |  |
|---|---|---|--|
| <p><b>6</b> Новости</p> <p><b>10</b> Know-how</p> <p><b>12</b> Премьер-тест</p> <p><b>16</b> Тест</p> <p><b>22</b> Тест-драйв</p> <p><b>26</b> Тест</p> <p><b>32</b> Тест</p> <p><b>36</b> Factory-тест</p> <p><b>42</b> Загранка</p> | <p>Новости</p> <p><b>Know-how</b></p> <p>Снеговой «прикид» для красоча</p> <p>На лыже и гусенице</p> <p><b>Премьер-тест</b></p> <p><b>Выбор Санты</b></p> <p>Moto Morini Granpasso 1200, туристический эндуро</p> <p><b>Тест</b></p> <p><b>Имитатор</b></p> <p>Yamaha XT660X Supermoto, супермото</p> <p><b>Тест-драйв</b></p> <p><b>Культмаасс</b></p> <p>Ducati Monster 696+, родстер</p> <p><b>Тест</b></p> <p><b>Аригато, филантропы</b></p> <p>Yamaha FZ-1S Fazer ABS, родстер</p> <p><b>Тест</b></p> <p><b>С признаками танка</b></p> <p>Reggy ATV650 Hunter, утилитарный ATV</p> <p><b>Factory-тест</b></p> <p><b>Черный и белый</b></p> <p>KYMCO Xciting 500Ri, макси-скутер;</p> <p>KYMCO Downtown 300i, макси-скутер, прототип</p> <p><b>Загранка</b></p> <p><b>Миллионы колес Формозы</b></p> <p>Скутерный Тайвань</p> | <p><b>46</b></p> <p><b>52</b></p> <p><b>58</b></p> <p><b>66</b></p> <p><b>74</b></p> <p><b>78</b></p> <p><b>82</b></p> <p><b>86</b></p> | <p><b>Экип-тест</b></p> <p><b>Грязь не смывать – целебная!</b></p> <p>Комплект для offroad</p> <p><b>Из первых уст</b></p> <p>Остановки не будет</p> <p>Интервью с генеральным директором Motorola Хендриком фон Кюнхаймом</p> <p><b>Железный марш</b></p> <p>Год большого скачка</p> <p>Обзор спортбайков-2009</p> <p><b>Tech-art Шоу много не бывает</b></p> <p>Кастом-шоу в Кельне</p> <p><b>Не промахнулись!</b></p> <p>Эндуро – дура, чоппер – молодец</p> <p>Подвохи терминологии</p> <p><b>Не супер</b></p> <p>Гадкие утята, которые не превратятся в прекрасных лебедей</p> <p>Приговор: профнепригодность</p> <p><b>Поиски счастья</b></p> <p>Купить «Ямаху» в Америке</p> <p>Мильен терзаний мотоциклиста</p> <p><b>Ретроскок «Молния» Прасковьи</b></p> <p>Бабушкины «колеса»</p> |
|---|---|---|--|

## МОТОКЛУБ

- 90** Распахнутый мир
- Остров солнца
- По Кипру

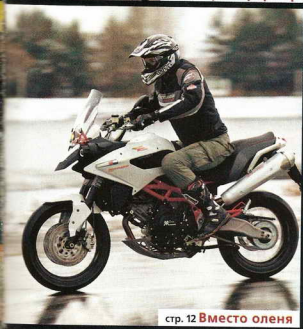




стр. 108 Трансформер



стр. 32 В камуфляже



стр. 12 Вместо оленя



стр. 96 Бобслей-райд

## МОДЕЛИ:

Moto Morini  
Granpasso 1200,  
туристический  
эндуро, стр. 12

Yamaha XT660X,  
супермото, стр. 16

Ducati Monster 696+,  
родстер, стр. 22

Yamaha FZ-1S Fazer,  
родстер, стр. 26

Reggy ATV650 Hunter,  
мотовездеход, стр. 32

KYMCO Xciting 500Ri,  
макси-скутер, стр. 36

KYMCO Downtown 300i,  
макси-скутер, стр. 36

Yamaha YZF-R1,  
спортбайк, стр. 58

Suzuki GSX-R1000,  
спортбайк, стр. 58

Ducati 1199S,  
спортбайк, стр. 58

Aprilia RSV4 Factory,  
спортбайк, стр. 58

Honda CBR600RR,  
спортбайк, стр. 58

Kawasaki ZX-6R Ninja,  
спортбайк, стр. 58

BMW S1000RR,  
спортбайк, стр. 58

«Иж»-49,  
классик, стр. 86

SkyWave,  
скутер-трайк, стр. 106

Все цены, указанные  
в публикации,  
ориентировочные.  
О точных узнавайте  
у дилеров!

96 **Мы и мотоцикл** Зимний байкинг

По снегу без шипов

100 **Мини-экстрим** Скутуризм

Крутизна – за околлицей

102 **Клуб**

«Золотым пером»

Приз Международного конкурса  
журналистских работ – у москвичей  
**Шабаш «маньяков»**

Как встретишь Новый год...

103 **Юрспас**

**Нарушителей на «полтинниках»  
теперь будут сажать в тюрьму**

Предиксал Верховный суд РФ

**Клуб**

**Паро-воз?**

**Нет, парцикл!**

Разыскиваются

талантливые мозги

@Вход – по снегоходам

Новый интернет-проект

«Дневник снегоходчика»

104 **Конкурс**

**Воспоминания о лете**

Рассказы читателей

в фотографиях

105 **Подписка**

**Читать «Мото» без пауз**

Есть выход!



стр. 46 Гламур off-road

106 **Handmade** Музыка скутер-трайка

Пока без названия

108 **Тюнинг**

**По завету Микеланджело**

Отсечь все лишнее

110 **Вопрос-ответ** Половецкие пляски

Как подсоединить тюнингový тахометр

к электросхеме мотоцикла

## СПОРТ

112 **Юбилей**

**Всегда в движении к пьедесталу**

Звездная карьера Игоря Григорьева

114 **MotoGP**

**Межсезонье... Какое там затишье!**

Росси реабилитировался

в «Ралли Великобритании»

по дорогам Уэльса

115 **Официоз, кросс, спидвей,**

**гонки на льду, обо всем**

118 **Ралли-рейд**

**Пустыня безжалостна**

Гонка «Вызов пустыне»

120 **Цены на мототехнику**

в следующем номере:

122 **в следующем номере:**

Анонс материалов «Мото» № 3-2009

## ЧЕРНОЕ ЗОЛОТО

Мотоциклы Vimota окружены особым ореолом. Прежде всего, они всегда эксклюзивны. Для этой итальянской компании главное – не внешний эффект (хотя ее произведения исключительно красивы), а высочайший технический уровень машин. Чему подтверждением и новейшая модель – спортбайк Vimota DB7 Oronero («Черное зо-

ление в конструкцию облегченных тормозных дисков и пружин заднего амортизатора из титанового сплава. В итоге мотоцикл весит 164 кг – замечательный показатель для спортбайка, оборудованного 1100-кубовым двигателем Ducati Testastretta Evoluzione. Еще один примечательный девайс, выделяющая машину среди конкурентов – цифровая панель приборов. В сущности это состав-



лота»). Впервые на серийном (пусть и о-о-очень мелкосерийном) мотоцикле рама и маятник задней подвески изготовлены из углепластика! Эксклюзивный Oronego легче «обычного» DB7 на 6 кг. Снизили массу еще и такие ухищрения, как, например, вве-

вляющая настоящего бортового компьютера. Среди ее функций – сбор данных о поведении мотоцикла, которые автоматически отправляются через спутниковую связь на домашний компьютер для последующего анализа. ■

имени R-Bike, в котором вылет вилки меняется кардинально. Эрик предлагает и весьма экзотические силовые агрегаты: одноцилиндровые, рабочим объемом 750 или 1000 см<sup>3</sup>, по заказу – с турбонаддувом. Или даже дизель. Изобретатель обещает уже в конце года представить товарные машины. Цена – от 40 000 до 80 000 долларов, в зависимости от исполнения. ■

## ИЗМЕНИТЬ ВСЕ!

Мотоцикл с большим вылетом вилки вальжен и устойчив, с малым – подвижен и вертляв. Многие производители, особенно спортивной техники, предлагают свои решения для изменения вылета, но, как правило, в очень малых пределах. А вот американец Эрик Бринксман спроектировал аппарат по-



## ШЛЕМ-ТАЛИСМАН

Древние греки считали красивей черной камнем оникс хранителем-талисманом. Очевидно, и создатели шлема Uvex Onix GP желают, чтобы их изделие стало для владельца надежной защитой. Оболочка шлема – из сверхпрочного и сверхлегкого (1 см<sup>3</sup> весит всего 1,5 г) композитного материала. Она не окрашена – чтобы



показать переливчатую структуру карбонового волокна. Малая масса сочетается с отменной аэродинамикой: часть монолитного монокока шлема составляет специальное антирычье, отводящее аэродинамические потоки и снижающее нагрузку на мышцы шеи. Шлем протестирован в условиях японского заезда MotoGP-Shooting Star и заслужил самые высокие отзывы от гонщика Штефана Бредли, занявшего второе место: «Даже при скоростях за 200 км/ч шлем спокойно сидит на голове, не создавая нагрузки на шею». ■

## ДОРОЖЕ СКУТЕРА НЕТ

Рекордная цена – 36 000 фунтов стерлингов – заплачена на аукционе в Великобритании за старую Lambretta 1967 года выпуска. Уникальная судьба машины: этот скутер – киноактер, он служил главным герою «Джимми» Куперу в на-



шумевшем фильме «Квадрофония». Снятая в 1979 году по мотивам рок-оперы группы The Who кинокартина повествует о битвах рокеров с модами – представителями неформального объединения модной самостоятельной молодежи, вздывшейся на вулмерть затонированных мотороллеров. К счастью, после съемок скутер-героя не отправили на свалку, он кочевал от одного владельца к другому и даже принимал участие в концертах группы The Who. ■



«В годы кризиса люди начинают ценить экономичность мотоциклов».

Такео ФУКУИ, президент Honda Motor

## ВИЛКА С «ИЗЮМИНКОЙ»

Недостатки, присущие конструкции телескопической вилки, не дают покоя изобретателям. Новый запатентованный вариант предложили инженеры американской компании Tier Motorsports. Их конструкция —

ше контролировать байк, а это особенно ценно на неровных дорогах. Удалось «развязать» функции руления и поддресоривания — и облегченные элементы рулевого управления не подвержены вобблнгу. Не возникает и такое неприятное явление, как «клевок»



Иллюстрация Tier Motorsports

очередная версия подвески с продольным рычагом и поворотной ступицей, а «изюминка» в том, что перемещение колеса при работе подвески строго вертикально. Таким образом, не изменяется рулевая геометрия мотоцикла, что дает возможность водителю луч-

при резком торможении. Так как нет массивного узла рулевой колонки, рама выходит гораздо более легкой. Дополнительный бонус — проще изменять вылет вилки. Американцы готовят ходовой прототип со своей разработкой на базе спортивной Yamaha YZF-R1. ■

## САМЫЙ ПРАВИЛЬНЫЙ «БОННИ»

Англичанин Норманн Хайд — просто находка для владельцев старых мотоциклов Triumph образца 60-х-70-х годов: его компания до сих пор делает запчасти и аксессуары для этих ветеранов. Особое место занимает кит-байк Hyde Harrier: в раму от Harris Performance вы можете перебро-

сить мотор (двух- или трехцилиндровый) от своего старого аппарата, построив стильный кафе-рейсер. К 50-летию культовой модели Triumph Bonneville Хайд решил выпустить новый кит, Hyde Harrier Jubilee — теперь уже под современный двухцилиндровый двигатель Triumph. Классический стиль сохранен, так же как и рама Harris Performance. Кит дополняют подвески Ohlins, радиальные тормоза AP Lockheed, кованые колеса Dymag. ■

## ДВА КОЛЕСА ВЫВЕЗУТ!

Президент концерна Honda Такео Фукуи выступил с речью, посвященной перспективам на ближайшие годы — «судные лета», по прогнозам всех авторитетных экономистов. Кризис, несомненно, самым плачевным образом ударит по продажам автомобилей, он уже заставил свернуть программу участия концерна в гонках Формулы 1. Но в лучшее будущее мотоциклов Фукуи верит: «История показывает, что в кризисные годы производство дешевого двухколесного транспорта всегда выручало наш конгломерат. Люди начинают ценить экономичность мотоциклов и скутеров». Такео приоткрыл планы компании на ближайшие два года: инженеры интенсивно работают над проектами электроскутеров, двухколесных машин с гибридными (ДВС+электромотор) силовыми установками, а также разрабатывают новый флагман модельного ряда на основе показанного прошлой осенью футуристического V4 Concept. ■

## РОТОР — ВЕЛИКАЯ СИЛА

В «Мото» уже писали о том, что британский бизнесмен Стюарт Гарнер приобрел права на использование названия Norton и подыскал местечко неподалеку от «Донингтон-парка» для новой фабрики и офиса воскресшей компании. Определенно, Гарнеру удается вдохнуть жизнь в полумертвую фирму. И вот тут доказательство: уникальный спортбайк NRV588 с роторно-поршне-



вым двигателем будет участвовать в легендарной гонке Tourist Trophy. В бой мотоцикл поведет Роберт Данлоп, сын Майкла Данлопа, трагически погибшего на тренировке перед TT 2008 года. Что весьма символично, ведь Майкл в 1990 году пилотировал JPS Norton и занял тогда третье место. Norton NRV588, по сути, — эволюционное продолжение мотоцикла F1 начала 90-х. Тот аппарат тоже, кстати, призовой — Стив Хислоп победил на нем в 1992 году в классе Senior. Интрига уже есть, ведь роторный мотор — оружие более чем серьезное. Вот некоторые ТТХ мотоцикла: его двухсекционный ротор объемом 588 «кубиков» выдает 170 л.с. при 11500 об/мин. Сопоставьте мощность с массой: сам байк весит 130 кг. ■

Фото Norman Hyde

Фото Norton Racing



## ЭЛЕКТРОШОК

На британском мотошоу NEC публике представлен поразительный аппарат TTX01 от местной компании TTX GP. По сути, он представляет собой спортбайк Suzuki GSX-R750, в который имплантирован электромотор. Мо-

тоцикл, развивающий мощность 86 л.с. и крутящий момент 125 Н.м, можно считать едва ли не вершиной эволюции альтернативной мототехники... Кто-то усмехнется: еще одна «электрика!» Экологически чистая – и абсолютно «не едет». В том-то и фокус, что «бриганец» «пуляет»



бензиновых собратьев: разгон до 100 км/ч – за 3,5 секунды! Ожидается, что модель пойдет в серию – тогда некоторые «сузучь» части заменят на карбоновые. Но это все цветочки. А вот ягоды. Во-первых, планируется построить около 50 экземпляров полноприводной модификации TTX02 с «электростанцией» в 20 кВт. Ориентировочная стоимость – 30 тысяч долларов. А во-вторых, мотоцикл собираются в 2009 году вывести на старт знаменитой гонки TT, которая проводится на острове Мэн. Комментарии излишни. ■

фото TTX GP

## С УМА СОЙТИ!

Занятные мотоциклы выпускает компания MTT из Южной Луизианы, США. Ее специалисты предпочитают высокофорсированным рядным «четверкам» и тяговитым V-образным «двойкам» – газотурбинные двигатели! Напомним: несколько лет назад американцы представили гиперспортбайк Y2K Turbine Superbike с турбиной Rolls-Royce-Allison, развивающей 320 л.с. и 576 Н.м. Много даже по автомобильным меркам! А их новое творение – Turbine Streetfighter.

У него также турбина Rolls-Royce-Allison, но теперь она выдает 420 сил и 680 Н.м. У фреймера алюминиевая трубчатая рама, автоматическая 2-ступенчатая трансмиссия, топливный бак на 34 литра. По сравнению с Superbike, у Streetfighter маятник увеличенного размера, задняя шина – Pirelli Diablo шириной 240 мм, а также более эффективная система охлаждения. Есть и совсем любопытные опции: карбоновый обтекатель и карбоновые 17-дюймовые колесные диски, камера заднего вида в спарке с жидкокристаллическим дисплеем. ■



фото MTT

## ОБОШЛОСЬ...

Мотоциклисты могут глотнуть водички и утереть пот со лба – повышение таможенных пошлин на ввоз иномарок распространяется только на автомобили и, к сожалению, ATV. Так что пересаживайте на отечественную технику, в отличие от несчастных автомобилистов, байкером не придется... Ну, если только наше правительство не решит скачком налогов подержать росмотором. ■

## ТЕПЕРЬ – БЕЗ ТАМБУРИНИ

Ушел в отставку Массимо Тамбурини, главный конструктор итальянского концерна MV Agusta. За его плечами 23 года работы в компании и такие эпохальные модели мотоциклов, как MV Agusta F4 и Dicati 916. Массимо – один из немногих инженеров, которые получили не только признание, но и широкую известность еще при жизни:



фото MV Agusta

владельцы даже называли в его честь одну из самых экстремальных модификаций спортбайка MV Agusta. По словам Тамбурини, в дальнейшем он не будет связан с мотоциклами. Напомним, что когда несколько месяцев назад Harley-Davidson поглотил MV Agusta, президент американского концерна Джим Зимер заверил, что контракт с Тамбурини уже заключен. Увы, не срослось. Гении – люди особой выпечки, и подход к ним удастся найти не каждому. ■

## ПРОВЕРЬ СВОЙ БАЙК

Изменения, улучшения, а также исправления, проводимые во время сервисных акций, – обычная практика для солидных производителей. К сожалению, владельцы мотоциклов не всегда имеют возможность отслеживать приглашения на подобные акции. Но обладатели мототехники Honda, купленной у официальных дилеров, в выигрышном положении. Им достаточно зайти на официальный сайт ООО «Хонда Мотор Рус» ([www.honda.co.ru](http://www.honda.co.ru)) и в разделе «Сервис» нажать на ссылку «Проверьте вашу мототехнику». Введя VIN номер, вы получите полную информацию о том, попадает ли ваше транспортное средство под действие сервисной профилактической акции. ■

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



Средство приглушить зимний мототоксикоз существует давно: снегоход. Вот только он дорог и не универсален: с нашими «сибирскими» зимами так и простоит в гараже до весны... А если обычный мотоцикл оборудовать лыжей и гусеницей? Получим

# СНЕГОВОЙ «ПРИКИД» ДЛЯ КРОССАЧА

Александр ВОРОНЦОВ,  
фото AD Voivin и из архива редакции

Идея не нова, вот только ее воплощение до сих пор упиралось в несовершенство материалов и технологий. Тем не менее, в этом сезоне подобную конверсию предлагают сразу две компании: американская 2Moto и канадская AD Voivin. Предлагаемый ими кит

можно установить на любой внедорожный мотоцикл (кроссовый, эндуро или супермотард) с мотором рабочим объемом от 250 до 650 см<sup>3</sup>. Вся «переброска» занимает полтора-два часа, да и стоимость кита не сравнима с ценой снегохода.

На первый взгляд, обе системы схожи: вместо переднего колеса устанавливается лыжа, вместо заднего – гусеница. Но подход разный. Система 2Moto RadiX предлагает заменить еще и заднюю подвеску оригинальной (ее ход – целых 380 мм!). Привод от задней звездочки мото-



Система 2Moto RadiX, смонтированная на кроссовом мотоцикле KTM.



Подвеска и привод гусеницы 2Moto RadiX.



цикла – дополнительной цепью на заднюю ведущую звездочку гусеницы. Чтобы обеспечивать наклоны «снежного» мотоцикла в виражах, гусеница в сечении выполнена полукруглой, она скользит по пластиковым направляющим. Весь кит весит около 25 кг. Впрочем,

можно заказать и машину в сборе: аппарат по имени Rogue 650 базируется на эндуро Husaberg.

Система AD Boivin Explorer чуть проще: смонтированная на маятнике специальная звездочка «работает» прямо по верхней части гусеницы. Такой

механизм позволяет наклоняться мотоциклу относительно гусеницы, вращающейся на пластиковых роликах. Это решение позволяет ездить не только зимой по снегу, но и, например, летом по болотам или песку. Масса кита – около 15 кг. ❏



Кроссовая Honda с китом AD Boivin Explorer.



В ките AD Boivin Explorer привод идет прямо на верхнюю часть гусеницы.




премьера

MOTO MORINI Granpasso 1200, туристический эндуро | 2008 | 1187 см<sup>3</sup> | 118 л.с. | 210 кг | 560 000 руб.

**GRANPASSO**  
1200

Дмитрий ДЬЯЧЕНКО,  
фото Дмитрия ТЮРИНА



Так сложилось, что когда речь заходит об итальянских мотоциклах, в первую очередь, имеют в виду родстеры, спортбайки, стритфайтеры и кафе-рейсеры. В класс «паркетных» эндуро вошла Ducati с семейством Multistrada, однако эта машина предпочитает ровный асфальт... Не Ducati единой жив народ итальянский! Другая именная компания – Moto Morini – выпустила необычный аппарат, явно претендующий попасть в класс туристических эндуро.

## ВЫБОР САНТЫ



Трудно представить более необычный подарок к Новому году, чем тест итальянского мотоцикла в декабре! Глобальное потепление наступает решительно, и столичные зимы уже совсем не те снежные и лютые, что были раньше: сугробов нет, температура около нуля. Отбросив мысль о том, что сезон давно и надолго закрыт, убедил себя, что условия для испытаний машины вполне подходящие – все-таки вседорожник.

Granpasso в качестве подарка пришелся бы по вкусу и самому Деду Морозу (или Санта-Клаусу – как угодно). Судите сами: сколько можно ездить в санях, эксплуатировав старых оленей? Да и дряхлы «оленьи» силы: даже если свести в упряжку тройное тягло парнокопытных, этот табун не сравнится с «поголовьем» мотора Granpasso. И расцветкой двухколесная «коленка» угодит старику Морозу: красная трубчатая рама и ослепительно-белый пластиковый обвес как нельзя лучше гармонируют с нарядом Начальника Нового года.

Moto Morini Granpasso 1200, считаю, – самый красивый из всех туристических эндуро. С какой стороны к нему ни подойди, ярких черт хватает. «В профиль» «бьют» трубчатый «хребет», спицованные колеса, выдающийся «клюв», горбатый диван сиденья, фигуристо изогнутый маятник, амортизатор Ohlins с одного борта и озорно задранная банка глушителя под стальным кожухом – с друго-

го, встроенные в бак (как у Suzuki V-King) поворотники. Если подойти с «лица», увидит выпуклый взгляд широко расставленных выпуклых линз и симпатичный «лопух» ветрового стекла, закрашенный на красном «пауке». Аэродинамический «клюв» и раздельные, симметрично расположенные линзы-«глаза» создают некий животный образ. Не очень, конечно, но нечто одушевленное – точно. С тыла – практически MV Agusta: небольшой по площади, но широкий (для эндуро) белый «хвост» почти весь состоит из оптики. Центральная часть отведена под «стопарь», справа и слева от него тянутся, закруляясь к бокам мотоцикла, симпатичные узкие поворотники, переходящие в большие ручки для пассажира. По обыкновению, инженеры Moto Morini закрыли высоко расположенный глушитель металлическим кожухом – чтобы «второй номер» не обжигал ноги. Смотрится «холодильник» далеко не кустарно, а красная «гравировка» Granpasso 1200 только придает шарма.

Можно долго ходить крутами и любоваться, но на дворе не май месяц и уже хочется согреться – хотя бы от жара работающего двигателя. Завожу и сажусь в седло. Посадка высокая, но не настолько радикальная, как на Buell Ulysses. Яркое выраженное «межгорье» сиденья надежно фиксирует пилота. Не буду гадать, из чего сделано покрытие седла, но оно одинаково удачно совмещает «до-

рогую» внешность и полезную абразивность – сплзять с «насеета» не придется. Небольшая пятиугольная приборная панель (смахивает на сплюснутый Знак качества из СССР) после поворота ключа зажигания переливается всеми цветами радуги и выдает такую уйму данных, что сразу ясно: машина класса «люкс». При любом освещении приборка не бликует, и взгляд мгновенно «цепляет» нужную информацию. Хотя, будь моя воля, сделал бы экран побольше – не у всех орлиный глаз. В ущерб практичности устроены зеркала: в них не видно абсолютно ничего (нет, вру – отлично просматриваются предельца пилота). Другое дело, они в ст yle облика аппарата. Скажу больше, многие мои знакомые, увидев их, предположили, что это продукт хорошей известной итальянской тюнинг-фирмы Rizoma. Ну, нет, не ее... Так зачем здесь зеркала – смотреть в них или любоваться ими?..

Ветровое стекло установлено «на паке», с помощью простого механизма регулируется угол его наклона. Штука, безусловно, функциональная, но «дальнобойщикам» я бы присоветовал заменить это на стекло повыше.

Удерживать Moto Morini в вертикали не сложно, даже если стоишь с ним на месте. Со своей длинной базой машина «нестибаема» и на шоссе, но при этом легко переключается в связках поворотов. А при маневрах на небольших скоростях почув-





Кнопка подогрева ручек спряталась вниз.



Это просто праздник какой-то.



Кронштейны подножек в «трубчатом» стиле.



Гламурный итальянский хвост.



Красный, аккуратный, но маленький «бардачок».



Плуг для «легкого» бездорожья.

ствуєте, как кстаето, что у руля большой угол поворота – это ощутишь, облезкая стоящие в пробке автомобили и лавируя в узких, заставленных «жестянками» дворах. Кстаето и проходимости: да, здесь внушительный клиренс, но с бордюрами воевать не стоить: «плюс» защитит мотор лишь от грязи, в лучшем случае от гравия – для столкновений с камнями надо бы установить защиту покрепче.

«Итальянец» комплектуется спицованными колесами именитой фирмы Excel последней разработки – с бескамерной резиной. Экзотична размерность штатной резины: узкое переднее – 19-дюймовое и 17-дюймовое заднее шириной 150 мм. Хотя в линейке топовых «шпинок» найдется еще пара вариантов. С завода идет «обувка» Metzeler Toussance – компромисс между сухой и вездорожной составляющими, с уклоном в сторону ровного асфальта.

На мокром холодном асфальте я не смог во всей мере оценить тормоза. Однако по ощущениям они вполне тянут «на пять с минусом». Передний контур даже с обычными, не армированными резиновыми шлангами тормозит уверенно. По заверению производителя, надежность их повышается колодки Brembo (такие же устанавливают на Ducati 1098/1198). Они «работают» с четырьмя поршнями в обоих суппортах. Понять, когда схватывает задняя скоба, можно толь-

ко после того, как проедешь метр с заблокированным колесом, при этом оценишь и устойчивость мотоцикла... В этом аппарате итальянцы совершили маленькую революцию: впервые на машине такого класса установлено проскальзывающее сцепление. Нужно ли говорить, что в условиях длительного путешествия, когда открытые дороги будут меняться, этот девайс очень кстати? Хотя механизм выжима гидравлического сцепления, на мой взгляд, туговат. Опять же, назначение Granpasso – отнюдь не ездить в пробках.

Подвески показались для эндуро избыточно жесткими. Видимо, конструкторы сразу рассчитывали на вес пилота с пассажиром (а может, и с багажом). Клиренс в 20 см – не самый экстремальный, однако запас проходимости я ощущал и на пересеченной местности, и на бордюрах-ступеньках. К сожалению, передняя вилка Marzocchi не регулируется, хотя задний амортизатор Ohlins можно крутить во всех направлениях.

Двигатель – восторг! Первый же прохват по прямой вызвал устойчивое дежавю: так же точно поразил меня «реактивный тепловоз» модели «девять с половиной». А двигатель – тот самый: 1187-кубовый V-твин Bialbero Corsacorta от Moto Morini. Конечно, его «заточили» под новый мотоцикл: «спустили» отдачу мотора на «низ» – чем увеличили тягу. Мне показалось, что относительно маленькая ве-

дая 40-зубая звезда призвана сгладить дикий крутящий момент и, как следствие, бешеное ускорение, а заодно повысить максимальную скорость «туриста». Но все равно на маки-эндуро почти 120-сильный мотор – это нечто космическое.

Настоящего туриста (и постоянно передвигающегося Санта-Клауса) заинтересуют опции и дополнительное оборудование. Подогрева руля в стоке нет, но в левой клипш вмонтирована кнопка управления этим устройством, а в каталоге аксессуаров найдете и сам девайс. Те, для кого седло высоватого, могут заказать пониженное, высотой 840 мм. Путешественники оценят богатый выбор навесного оборудования: тут и три огромных железных кофра (конечно, под новогонимые подарки), и «багстер» – чехол, предохраняющий бак от повреждений, и крепящаяся на него огромная сумка.

Расматриваешь Granpasso – не сможешь не заметить его сходство с мировым бестселлером этого класса BMW R1200GS. Я специально не стал сопоставлять обе машины, хотя сравнение напрашивается. Лишь об одном: сейчас «итальянец» – достойный соперник «немцу», а по таким показателям, как мощность и цена, и вовсе вне конкуренции. ❖

Мотоцикл на тест предоставила компания «Гранмото», г. Москва, экзиплорку Arlen Ness, Berik, AGV, Gaerne и Acerbis – компания «Рубайкер», г. Москва.



## ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

### ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модель	Moto Morini Granpasso 1200
Год выпуска	2008
Сухая масса, кг	210
Габариты, мм	2170 x 850 x н.д.
Высота по седлу, мм	875
База, мм	1505
Объем бензобака, л	27

### ДВИГАТЕЛЬ

Тип	V-образный, 2-цилиндровый, 4-тактный
ГРМ	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1187
Размерность, мм	107 x 66
Степень сжатия	12,5:1
Макс. мощность, л.с. при об/мин	118/8500
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	103,6/7000
Система питания	впрыск топлива
Охлаждение	жидкостное
Система запуска	электростартер

### ТРАНСМИССИЯ

Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепь типа O-ring

### ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	трубчатая, стальная
Передняя вилка	Marzocchi 50-мм, телескопическая, перевернутого типа
Задняя подвеска	маятниковая, с полностью регулируемым моноамортизатором Ohlins
Передний тормоз	2 диска Ø 298 мм, поршневые скобы
Задний тормоз	диск Ø 255 мм, 2-поршневая скоба
Передняя шина	110/80ZR19
Задняя шина	150/70ZR17





Владимир ЗДОРОВ,  
фото Дмитрия ТЮРИНА

Некоторые сверхпопулярные в Европе модели мотоциклов у нас днем с огнем не сыщешь. Вот и супермото: в Старом Свете на них разве что только бабушки не ездят, а у нас их немного... Знаете, что думаю? У них здесь еще не сложилась репутация... Одна из таких редких птиц – Yamaha XT660X,

## ИМИТАТОР





Пресытившись «литровыми» спортбайками, и я решил... хех, оверлендизироваться. Особенно выбрать не пришлось: самый мощный на наших пространных дилер Yamaha смог предоставить лишь один-единственный имеющийся новый супермото – XT660X. Он ждал своего покупателя аж с 2005 года, за не востребованностью был «сослан» в Новосибирск. Оттуда я его гнал назад, в столицу.

За несколько месяцев сверхинтенсивной езды на одометре появилась цифра «25 000». Впечатлений набралось много.

Но почему провалились продажи модели? Почему она абсолютно непопулярна на российском рынке?

Россия – родина слонов и крайностей: если покупатель скопил достаточно трудно заработанных червонцев на нового «японца», то вот так запросто отдать их за одноцилиндровую «чахотку» рука не поднимется. Ведь за те же деньги можно купить «реальный» аппарат, в моторе которого будет четыре цилиндра и как минимум 100 л.с. – тогда пацаны уже не засмеют...

Оцените по фото и согласитесь: Yamaha XT660X выглядит куда агрессивней эндуро WR450 – «боевому», ориентированного ступою на «чистый» спорт. Если подательно, то вот: чуть ли не перпендикулярно к асфальту симметрично расположены глушители, хищный прищур традиционной «ямаховской» головной оптики, рубленые формы пластика... Характер образа даже сегодня не утратил ни йоты актуальности (собственно, модель до сих пор в производстве). Однако эта внешность, сказал бы, обманчива: дизайнеры «нарисовали» машину сил эдак на 65–70 – никак не меньше, но на самом деле их всего 48. Вместе с тем в конструкции XT660X заложен немалый потенциал. Другое дело, его сложно «выпустить» и заставить «работать» – мотор задушил штучки экологов: катализаторы, воздушный фильтр микроскопического размера (нормы шума впуска!) и другие орудия узаконенного убийства «лошадей».

Понаула супермото показался мне весьма бодрым – «взрывкивал» на первой передаче, а на второй (не без помощи сцепления) вывешивал переднее колесо. (Попутно отвечу на закономерный вопрос, не утробит ли мотор долгая езда в виле. Конструкция системы смазки – с сухим картером: рама используется как масляный радиатор. Великолепная схема! Она исключает масляное голодание двигателя, независимо от его положения в пространстве. Мастера, умеющие продолжительно удерживать мотоцикл в «свече», о лучшем и мечтать не могут.) Однако как только спидометр (здесь он цифровой) начинает высвечивать трехзначные числа, моторчик «сдувается».



Хотя до 160 км/ч все-таки разгоняет. Если же запастись ангельским терпением, то на абсолютно пустой дороге можно разогнаться до 181 км/ч (спидометр, конечно, врет, но приятно) – и тогда срабатывает электронный ограничитель. Для мотоцикла с одноцилиндровым двигателем – весьма приличная скорость, время, которое требуется для ее набора – неприлично.

Это далеко не единственная сложность, подстерегающая любителя скорости. После 140 км/ч переднее колесо начинает исполнять ритуальный танец шимми – входит в такой резонанс, что водители автомобилей в ужасе «щемтятся» по сторонам. Причина не в том, что покрышка «не такая» или, например, разболтался рулевой подшипник, отнюдь. «Трабл» я досконально изучил, виновник найден – слабая «на передок» вилка (обычного типа), лишенная каких-либо регулировок. Найдено было и «противоядие»: более густое масло – в вилку и проставки – под пружины. Не скажу, что после этого мотоцикл на больших скоростях обрел устойчивость рафинированных спортбайков, но тяги «к пилкам» побавилось. Вообще-то, не только этому – многим супермото свойственна «распушенность» на скоростях 140–170 км/ч.

А вот то, что не типично для Yamaha. Коробка передач работает отлично: внятные включения, четкая фиксация передач, никаких лжелейтраков и иных двусмысленностей. Ну, может, великоват ход рычага, но к этому быстро привыкаешь. Важно отметить: за 25 000 км пробег работа этого узла не утратила четкости.

А вот инженерам, проектировавшим некоторые другие составляющие, могу бросить: изрядно «накосячили». Смотрите, ничем не защищены выпускные трубы, они расположены между картером и дорожной поверхностью (что заметно уменьшило клиренс), беспомощно торчит помпа (первое же падение мотоцикла на правый бок станет для нее последним), ничем не прикрыты рычаги управления, не складывающимися сделаны рычаги переключения передач и заднего тормоза. И это вы называете супермото?

Хорошо еще, что в продаже есть все, чтобы превратить хлюпка в терминатора. Купил все нужные детали. Стоимость деталей тюнинга составила около трети цены нового мотоцикла. До черта! Но это не все трата.

Моиими дорогами были не только федеральные трассы, но и трек карддрома – на нем познавал особенности управления. Дилемма, каков стиль пилотирования более подходит XT660X, даже не стояла: с ходами подвесок 200 мм и их мягкостью про стиль супермото (с вытянутой ногой и смещением центра тяжести в обратную от поворота сторону) можно забыть. С таким подходом и без того не гигантский клиренс мгновенно «кончатся», и об асфальт начинает скрести даже боковая подставка. Более уместным для этого мотоцикла, считаю, спортбайковский стиль управления – подразумевающий свешивания. С ним в предельных режимах XT660X становится предсказуемым, он прекращает до неприличия раскачивать «филейной частью», не нуждается судорожно сбрасывать газ.



Огромные цифры спидометра разглядит даже слепой.



Многорежимный подогрев ручек руля Oxford никакого отношения к одноименному учебному заведению не имеет.



Ветво и армированный тормозной шланг удивительным образом не хотят «работать».



Простенький задний маятник не добавляет устойчивости на больших скоростях.



Масляный шпунт здесь «живет» в раме – особенности системной смазки с сухим картером.



Двигатель нуждается во всесторонней (это буквально) защите.

## ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

### ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модель	Yamaha XT660X Supermoto
Год выпуска	2005
Сухая масса, кг	178
Снаряженная масса, кг	199
Макс. скорость, км/ч	165
Габариты, мм	2175/860/1210
База, мм	1450
Высота по седлу, мм	875
Дорожный просвет, мм	205
Объем бензобака, л	15

### ДВИГАТЕЛЬ

Тип	4-тактный, 1-цилиндровый, DOHC
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	659
Диаметр цилиндра/ ход поршня, мм	100/84
Система питания	впрыск топлива
Охлаждение	жидкостное
Степень сжатия	10,1
Макс. мощность, л. с. при об/мин	48/6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	88,4/5250

### ТРАНСМИССИЯ

Коробка передач	5-ступенчатая
Сцепление	многоскоростное, в масляной ванне
Главная передача	цепь

### ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	стальная
Передняя подвеска	телескопическая, Ø 43 мм, ход – 200 мм
Задняя подвеска	моноамортизатор, регулировочный преднатяг, ход 200 мм
Передний тормоз	диск Ø 320 мм, 2-поршневые скобы
Задний тормоз	диск Ø 245 мм, однопоршневая скоба
Переднее колесо	120/70-17
Заднее колесо	160/60-17



Кроме «нехватки» клиренса, на треке почувствовал, что у двигателя тяжелая форма астры. Причина – нехватка воздуха, закупорка глушителей. Способ избавиться ни ондуга – установить воздушный фильтр нулевого сопротивления на впуске, прямоточный выхлоп (желательно полный) и настроенный Power Commander. И астма отступает – «больной» начинает дышать полной грудью и тут же выдает еще что-то около 8–9 л.с.!

И вот здесь вынужден вернуться к расходам. Стоимость такого «курса лечения» дотягивает до 20% от цены нового мотоцикла. Вы уже сосчитали «итого»: расходы на «прокачку» повысили стоимость мотоцикла в полтора раза. Так потратившись, уже как-то и не отдаешь должное тому, что здесь в стоке тормоза Brembo (вы удивитесь, но они работают весьма посредственно), армированный тормозной шланг, спицованные колеса Excel.

Нет, колесикам должное отдам. Те удары, которые им пришлось выдерживать, по идее вообще не должны были оставить им ни малейшего шанса выжить. Несколько раз я зевал и нелетал на такие ямы, что коварнее только мотильные, причем на 140–150 км/ч. Мысленно я начинал прощаться не только



с колесами, но и с рамой, и с двигателем... Но ничто не смогло уробить их шикарный первозданный вид! Ни намека не потерю геометрии, ни одной разболтанной спицы!

Вот таким – без противоречий получился у Yamaha супермото. Хотя правильнее будет назвать его «мотоцикл в стиле супермото». Мы с вами не сквалыги, не жмоты – ради классного аппарата готовы снять последнюю рубашку (но не экип!), однако поскольку зарабатываем, а не ворует, – прагматики. Так вот, подсчитав все расходы на мотоцикл и его доводку, поневоле придется к тому, что за столько можно обратиться уже к следующей ценовой категории, где «живут» такие монстры, как KTM 690SM, не нуждающийся в каком-либо тюнинге, а также целый сонм «европейцев» – Aprilia, TM, Husqvarna...

Хочу оставаться предельно справедливым. Все «мои» 25 000 км пройдены всего за три месяца и совсем не в тепличных условиях столицы, но Yamaha не огорчила ни одной перегоревшей лампочкой, не говоря уже о чем-то более серьезном. Для европейских производителей такой уровень надежности пока недосягаем. И я понимаю, почему у XT660X множество фан-клубов и «имени его» интернет-сайтов по всему миру. Понимаю, потому что тоже оценил универсальность аппарата: полноценное двухместное сиденье, средний расход топлива даже при агрессивной езде – 5 л/100 км, мощную головную оптику. В конце концов, относительно приемлемый прайс. **✚**

Благодарим за помощь в проведении теста  
дирекцию подмосковного картодрома «Лидер».



DUKATI Monster 696+, родстер

2008 | 696 см<sup>3</sup> | 80 л.с. | 163 кг | 404 000 руб.

**DUKATI**  
**MONSTER**  
696+ Desmosedici R11

Кирилл ЧЕРНЫШЕВ,  
фото Дмитрия ТЮРИНА



Первым испытал новый мотоцикл семейства Ducati Monster чемпион мира MotoGP 2007 года Кейси Стоунер. Когда закончил, сказал: «Очень занятный байк!» Наверняка сравнил его со своим гранприным Desmosedici. Из формулировки можно сделать вывод: другой, но очень похож...

## КУЛЬТМАСС

За 15 лет завод продал по всему миру более 200 000 «монстров» разных кубатур и модификаций. По некоторым данным, это более 60% всей выпущенной за этот период продукции Ducati. Представленный с большой помпой в апреле 2008 новый «696-й» важен для компании: итальянцы

сделали ставку на мотоцикл, видя в нем достойного преемника «культмассовой» техники компании: Monster – культовый, «696» – кубатура массовая. Спустя месяц, в Париже состоялась презентация первой модификации Monster 696+. По техническим характеристикам байк

не отличался от своего предшественника – того, что «без плюса». Разницу между ними начнете угадывать по деталям отделки. Но деталям важным – создающим своеобразие.

С какой стороны к нему подойти? Он весь такой напряженный, нервный...



Одиночное сиденье. На самом деле – двойное, но пассажирское место – в «плюсе», оно скрыто аккуратной пластиковой крышкой. Мол, можешь ездить и вдвоем, но стоит ли делить удовольствие с кем-то... Деталь – как подкалка.

Ключ на старт, обогатитель, пуск... Позвольте, какой еще обогатитель на инжекторном двигателе? Самый натуральный: рычажок на пульте левой ручки помогает в холодные, промозглые осенние денки. Запуск с ним легкий, «с пол-оборота» – достаточно и половины хода «подсоса». Но чтобы побыстрее прогреть 696-кубовый L-twin, лучше все-таки открыть его полностью. Это вспомогательное устройство устанавливает далеко не только на этот мотоцикл. В принципе, вырванные движки нормально заводятся и без него, однако не расскажут о нем нелья.

Температура, вижу по прибору, неспешно ползет вверх, пока позучаем панель.

Monster оснащен бортовым компьютером Magneti Marelli – такие же устанавливают на супербайки Ducati. А значит, владельцу «696» не потребуются дополнительные приборы: леп-таймер (Lap Timer, спортивный хронометр). Компьютер умеет считать моточасы, предупреждает о сроке следующей замены масла. Остальное на панели – чистая «цифра»: тахометр (секторный), спидометр (его показания можно оперативно перевести в мили), индикатор температуры нагрева двигателя (опять же, секторный, каждое деление – по 15 градусам). Компьютер считает средний расход топлива, способен вести журналы пробегов и так далее. Все управление – одной единственной кнопкой: рычажок «Mode» расположен на левом пульте. М-да, без книжки-инструкции в этих джелях делать нечего!

Джюк прогрелся – в путь, вот только сумку на бак пристрою. Сумку на магнитак аккуратно положи на бак... А она тут же свалилась на землю. «Ой, забыл предупредить – спохватился представитель компании-владельцы аппарата, – все облицовки – пластиковые, в том числе чехол на бензобаке. Они – броско-съемные». А значит, можно изменить кое-что во внешности мотоцикла: купил новый пластик, раскрасил в какие хочешь цвета, наклеил номера – готово! Надоело – вернул на свои места штатные облицовки. Нужно заметить, частные компании США быстро отреагировали и уже начали выпускать карбоновые облицовки для Monster 696. Пластиковый «чехол» на баке – отнюдь не революционное решение, но почему его не перенять, если практично: он помогает за-

щитить бензоемкость от повреждений. Разве что возникает вопрос, насколько все это устойчиво к воздействию бензина. Сами знаете, на заправках частенько капли топлива попадают на пластиковые детали – они туснеют, покрываются белым налетом... В краткосрочном тесте ответ не получился.

«На ошупь» пробую КП. Гидравлика надевает привод сцепления чрезвычайной мягкостью, от руки не требует никаких особенных усилий. Момент срабатывания сцепления ощутим, «прислушиваться» не приходится. Другое дело, оно здесь проскальзывающее, и к нему еще надо привыкнуть.

Двигатель бодро реагирует на ручку газа. Традиционные для этих «итальянцев» вибрации совершенно не докучают. Мотор моментально раскручивается и также скоро успокаивается, а «целяется» с самых «низов» (по показанию секторного тахометра трудно судить, с каких именно оборотов – что-то до 2000).

Посадка – как на спортбайке, подготовленным к гонкам: жестко, жестко, жестко! Я не сижу на «Монстре», а буквально нависаю над ним: ноги упираются в подножки, колени – в бак, руки опираются на руль, а то, что между ними, едва касается сиденья. При этом телу как-то очень даже комфортно – мне нравится... Несколько километров в прогuloчном темпе – прислушиваюсь к ощущениям (да, когда начнут ныть спина и плечи). Жду, удобно. С другой стороны, напряжение не позволяет расслабиться. На любом «японце» уже «забил» бы руки, захотелось бы распрямиться, перевести дух. На «Монстре» хочешь продолжать движение. Но, думаю, тому, кто собирается ездить на нем ежедневно, наверняка придется позаниматься с гантелями и поработать с растяжкой мышц... Понимаю, почему Кейси Стоуэра «приколол» Monster 696: его, родное!

От Desmodedici «монстр» получил похожие пространственную раму (стальную «птичью клетку»), алюминиевый подрамник, двигатель как несущую часть, проскальзывающее сцепление и невероятно цепкие тормоза. Подвеска гранприного прототипа, конечно же, несколько другая, но при желании на «696» можно установить гоночные Ohlins... Только надо ли? Короткий 43-мм «перевертыш» Showa с ходом всего 120 мм и полностью регулируемый задний амортизатор Sachs с прогрессивной характеристикой – более чем достаточны для езды по шоссе. На трек, к сожалению, выбраться мне не удалось (да и этот отчет сделан в расчете не в первую очередь для гонщика – для «гражданского» юзера), но уверен,

но его извильности дорожках Monster ставит конкуренцию многим японским «пластикам» – благодаря короткой базе, адекватной развесовке и жесткой раме.

В нескольких скоростных провахтах прочувствовал, как работает подвеска с «прогрессивной». Впечатление такое, будто вся масса байка перетекает вперед и заставляя переднее колесо четко «держаться» траектории. Если придется, сравните: возьмите любой другой спортбайк, снимите с него пластик и проедьте несколько километров на предельной скорости. Первое, что ощутите, перешагнув отметку в 160 км/ч, – некоторую потерю «чувства сухости». Это из-за того, что прижимная сила снизится, вилка «расслабится», а пятно контакта переднего колеса с асфальтом уменьшится. В случае с Monster 696+ ничего подобного не случится: он «стоит» на траектории намечтано, прямолинейность движения не нарушается.

ОК, «окружение» – более чем достойное. Как сам новейший двигатель Ducati?

Инженеры полностью отказались от концепции 695-кубового мотора Monster – разработали абсолютно новый – той же кубатуры, но с гораздо лучшими характеристиками на выходе: на 7 л.с. мощнее, а крутящий момент подняли на целых 11%! Уже говорил: движок раскручивается в мгновение ока и также быстро успокаивается, но при этом «Монстр» совсем не такой взрывной, как можно ожидать. По темпераменту он, считаю, не стритрайтер, как его предшественник, а типичный кафе-рейсер. Развинуто объясню «на пальцах»: для «стрита» ему не хватает «дури», то есть пиковой мощности, тогда как для гонок от светофора до светофора (от кафе к кафе – кому как нравится) ее и «взрывчатости» предостаточно. Передаточные отношения в КП тоже подобраны не по стандартному – они короткие. Ходовой диапазон оборотов коленвала – от 4500 до 8500, затем на приборке начинает лихорадочно мигать красная лампочка – и срабатывает электронный отсечка. То есть «топтать» лапу переключения при активной езде приходится.

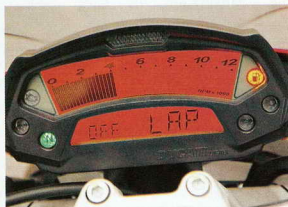
На первой передаче пронизывать пробки очень удобно. Можно неспешно плестись на 30–40 км/ч, а можно в мгновение ока ускориться до 80 км/ч (скажем, чтобы проскочить в просвет между парой авто). На второй передаче переключаться в пробках не очень удобно – из-за несоответствия «желаний» мотоцикла с пропускной способностью потока.

На трассе основной становится третья передача. И здесь вскрывается сущность нейкеда: скорости свыше 140 км/ч –





Кнопка Mode – главный и единственный орган управления бортовым компьютером.



На экране все по-спортивному. Спидометр можно отключить.



На правом пульте только «старт» и «стоп».



Быстросъемная декоративная панель превращает сиденье в а-ля гоночное.



Под сиденьем места мало – сюда положишь разве что телефон или замок.



«Пособие» для начинающего стэнт-райдера – радиальные Brembo. С ними сделать стопы просто.

не его конек: пилота начинает сдвигать. Одно только ветровичка-бикини мало-ваго. Любителям отгечь понадобится не просто комбез, а именно хорошо подогнанный кожаный комбинезон и топовый шлем, желательнo омологированный под какую-нибудь серию авторитетных шоссейно-кольцевых гонок. Monster способен достичь скоростей, достойных спортивных мотоциклов класса 600 см<sup>3</sup>... Мне удалось разогнаться на нем до 215 км/ч, но выше – уже не спасал даже интеграл Arai, а без плотно прилегающего гоночного комбинезона быстрее 220 км/ч уже не хватило тепловых ресурсов организма.

В базовой комплектации Monster 696+ оснащен радиальными тормозами Brembo с двумя 320-мм дисками спереди и одним обычным 245-мм сзади. Ducati не оснащает «Монстра» системами ABS. Учитывая, какой в нем подбор компонентов и покрышек, это было бы излишним. Заднее колесо сорвать в воз можно – проверил, но попытки нарочно заблокировать переднее колесо завершались стопки. С третьей-четвертой попытки удалось войти в непродолжительное роллинг-стоппи (езда на переднем колесе),

однако всякий ли, как и я, склонен к старт-райдингу? Правда, обязан предупредить потенциальных владельцев такого «Монстра»: не попытаться исполнить известный трюк покажется досадным упущением – мотоцикл вселяет уверенность и провоцирует на шалости.

Хочу надеяться, мне удалось передать самое общее впечатление о мотоцикле. Именно самое общее, потому что после двух дней (а дальше не удалось), пусть с утра до вечера, маловато, чтобы уяснить, каковы его возможности. Каждый следующий час приходит убеждение, что он способен на еще большее, в нем затаен еще какой-то «плюс». В этом смысле производитель, введя в название модели этот знак, не обманывает.

Сможет ли этот мотоцикл стать бестселлером, как его предшественники? Уверен – да. Monster 696+ покорит мотоциклистов с яркой индивидуальностью, привыкших бросать вызов себе и всем каждый божий день. Будьте уверены: в этом безумном кафе-рейсере спортивности больше, чем в иной «Хаябусе». **И**

Мотоцикл предоставлен на тест компанией «РусМотоИмпорт».

## ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

### ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модель	Ducati Monster 696+
Год выпуска	2008
Сухая масса, кг	163
Высота по седлу, мм	770
Колесная база, мм	1452
Объем бензобака, л	13/3,5

### ДВИГАТЕЛЬ

Тип	L-образный, 2-цилиндровый, 4-тактный
ГРМ	десмодромный привод, 2 клапана на цилиндр

Рабочий объем, см <sup>3</sup>	696
Размерность, мм	88 x 57,2
Степень сжатия	10,6
Макс. мощность, л.с. при об/мин	80/5000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	69/7750

Система питания	впрыск топлива, Magneti Marelli/Siemens
Охлаждение	воздушное
Система запуска	электростартер

### ТРАНСМИССИЯ

Цепление	АРТС, проскальзывающее, многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепью типа X-ring

### ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	стальная, трубчатая, пространственная, с алюминиевым подрамником
Передняя вилка	телескопическая, перевернутого типа Showa
Диаметр перьев, мм	43
Задняя подвеска	алюминиевая, двухсторонняя, маятниковая, с амортизатором Sachs и прогрессивной характеристикой
Передний тормоз	два 320-мм диска, радиальные суппорты с 4-поршневой скобой Brembo
Задний тормоз	245-мм диск, с 2-поршневой плавающей скобой Brembo
Передняя шина	120/60-17
Задняя шина	160/60-17





Дмитрий Дьяченко,  
фото Дмитрия Тюрина

Большинство из нас влюбляется в мотоцикл, как полагаем, раз и навсегда. Но со временем приходит осознание того, что спортбайк или чоппер понуждают к определенному образу существования, который противоречит нашему темпераменту. Продолжать себя насиловать?.. И, откатав несколько сезонов на том, что «раз и навсегда», райдеры всерьез берутся за изучение того, с чем жить удобно.

## АРИГАТО, ФИЛАНТРОПЫ





«Литровый» Fazer последнего поколения выглядит на зависть иным спортбайкам. Если нейкед Yamaha FZ1-N – это стритфайтер с ярко выраженной агрессией в облике, то версия с обтекателем – стремительная «пластиковая» ракета. Ну ладно – спорт-турист.

Мысли о смене «колес» стали в этом сезоне даже не навязчивыми – неотступными. После того, как každодневно продираешься сквозь пробки на «спорте», организм потребовал, как минимум, прямой посадки, «длинных» передач и насыщенных моторных «низов». Все это предоставляет «литровый» Fazer.

Он красив. Причем той красотой, которую оценит и битник, и эстетствующий мотоциклист. Смотрите, как вкусно смотрятся зад и банка глушителя. В последнее время «хвосты» стали радикально рубленными и острыми. Тут же – очарование чуть не физиологичной эргономики всей задней части. Блок фары – в истинно «ямаховском» стиле: два фонаря разделены перегородкой. Проведу параллель: это схоже с головной оптикой первых поколений R1. Для «классика», считаю, отличный дизайн: спортивные черты заметны в каждой детали. Что неудивительно – инженеры компании не смогли не воспользоваться успехом флагманской «эрки».

Классическая посадка наводит на мысль, что Fazer сделан для жизни разнообразной: хотите – будете мотаться по пробкам на работу и с работы, сберегая силы и нервы, а пожелаете – одолеете любой продолжительности дальнубой, разве что не кругосветку. Кстати, на трассах за городом стала ощутимой вибрация двигателя, причем в довольно широком диапазоне оборотов... До зеркал вибрация не дотянулась. Широко расставленные «экрачки» «транслируют» то, что за спиной, в полноценном формате, и картинка всегда четкая. Другое дело, их разлет немного мешает в пробках и дает повод для выяснения отношений с водителями грузовиков, микроавтобусов и вседорожников. Тут так: или вы сложите зеркала, или вам.

В тему о пробках и пассивной безопасности: «банка» выдает такое сексуально-басовитое звучание с хрипотцой, что ты хочешь его слушать и слушать, а водители авто в заторах на него «прядут ушами». Комплимент разработчикам: чтобы добиться от штатного выпуска столь «вкусного» саунда (я уж не говорю о внешнем виде), надо действительно быть «художником» и вместе с тем мотофилантроном.

Аригато (яп.) – спасибо.



**НБСмотор**  
www.nbsmotor.ru

**ЯПОНСКИЕ  
МОТОЦИКЛЫ  
с пробегом**

**МОСКВА**

91 км МКАД

**(495) 960 3563  
(495) 737 5581**

**САНКТ-ПЕТЕРБУРГ**

ул. Савушкина, 141,  
ТК "Меркурий"

**(812) 333 2155  
(812) 920 3563**

**НОВОСИБИРСК:**

ул. Пролетарская, 271/5

**(383) 292 2922  
(383) 291 7857**



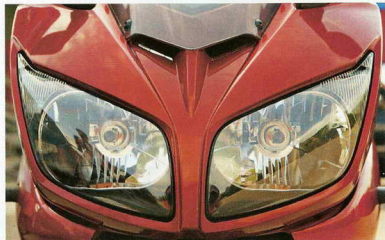
**ISS**  
ИСС МОТОЦИКЛЫ

**DynaJet**

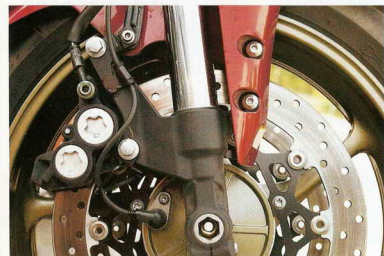




Крупные символы ЖК-панели – приятно взгляду.



Сова породы Yamaha.



Потенциал легендарных тормозов усилен системой ABS.



Задние фонари – фасеточные глаза стрекозы.

**ОБЩИЕ ДАННЫЕ**

Модель	Yamaha FZ-1S Fazer ABS
Год выпуска	2008
Сухая масса, кг	205
Габариты, мм	2140x770x1205
Высота по седлу, мм	815
База, мм	1480
Объем бензобака, л	18

**ДВИГАТЕЛЬ**

Тип	DOHC, 4-цилиндровый, рядный, 4-тактный
Рабочий объем, см³	998
Размерность, мм	77 x 53,6
Степень сжатия	11,5:1
Макс. мощность, л.с. при об/мин	150/11000
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	106/8000
Система питания	впрыск топлива
Охлаждение	жидкостное
Система запуска	электроstarter

**ТРАНСМИССИЯ**

Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепь типа O-ring

**ХОДОВАЯ ЧАСТЬ**

Рама	пространственная, из алюминиевого сплава
Передняя вилка	43-мм телескопическая, перевернутого типа, полностью регулируемая
Задняя подвеска	маятниковая, с полностью регулируемым моноамортизатором
Передний тормоз	2 диска Ø 320 мм, 4-поршневые радиальные скобы
Задний тормоз	диск Ø 245 мм, 2-поршневая скоба
Передняя шина	120/70ZR17
Задняя шина	190/50ZR17

Цифровой спидометр с показаниями всевозможных сервисных функций вкпе со стрелочным тахометром подсвечены оранжевым. Сами понимаете, контрастирующие с ней черные символы легко считываются. Да и стекло приборки не бликует – а бликов всегда опасаться. Самая полезная часть цифровой приборки – подробная шкала в секторе, информирующая об уровне бензина в баке: с нею прозевать момент дозаправки сложно.

Согласно традициям японской четверки мотопроизводителей, движки на «литровых» «классиках» – это чуть дефорсированные моторы 1000-кубовых спортбайков. Так и тут: признанным одним из лучших в классе мотор Yamaha YZF R1 модернизировали и установили в шасси Fazer. Помимо ездового комфорта, который предоставляет расширенный рабочий диапазон средних оборотов, вы получаете сравнимую с той, что дает R1, динамику разгона и возможность быстро проходить повороты, но, конечно, не в радикальном суперспортивном стиле.

На треке Fazer показал себя еще с одной сильной стороны. От машины с заявленной сухой массой 205 кг никак не ожидаешь столь ярко выраженного «же-

лания» завалиться в поворот. Еще катаясь по улицам и лавируя между машинами, я отметил для себя, что маневры в междурядье даются «фазеру» легко: их не контролируешь, просто отмечаешь «краем» мозга, что нужно совершить маневр – а мотоцикл его уже выполняет.

На мототреке стало понятно, что байк способен и на еще более скоростные и крутые повороты – в том заслуга жесткой ходовки. Рама и усиленный маятник настолько жесткие, что возникает ощущение, будто «старушка» R1 поделилась не только мотором: в повороте «фазер» идет как по рельсам. Не хочется признаваться в собственном несовершенстве, но пошуршать коленными слайдерами по асфальту не довелось. В оправдание честно скажу, что подножки байка и слайдеры на мотоботах в поворотах скрепили регулярно.

Тормозные системы – всем бы такие. Узнаваемые 4-поршневые суппорты, которыми комплектуются Yamaha R6 и R1, не дают усомниться в правильности выбора конструкторов. Даже без армированных тормозных шлангов дозирование усилия на рычаге тормоза и обратная связь – отличные, ABS работает предсказуемо.

реклама



**www.souzmoto.ru**

**ВСЕ МОТОЦИКЛЫ ПРИОБРЕТАЮТСЯ ТОЛЬКО НА СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ МОТОАУКЦИОНАХ. АУКЦИОННЫЙ ЛИСТ ПРИЛАГАЕТСЯ**

**ВПЕРВЫЕ: Вы можете лично участвовать в торгах на японских аукционах! Торги проводятся еженедельно в офисе Souzmoto в Москве среда с 05:00 до 14:00 (более 3000 мотоциклов) пятница с 05:00 до 12:00 (более 2000 мотоциклов)**

**Москва**

Каширское шоссе, 61, корп. 3А, АТЦ «Москва», 0 эт., офис А4, Д67  
Тел.: (495) 221-42-48 (многокан.)  
974-75-19

**Владивосток**

Морвокзал, офис 239, 243, 208  
Тел.: (4232) 30-27-80 (многокан.)  
49-56-12

**Япония**

Japan, Aichi, Okazaki shi,  
Inaguma cho 8-15-1  
8-(10-81) -50-5532-5943  
8-(10-81) -564-26-1139 факс





Другая сторона – подвеска. Хотя почему «другая»? Она работает настолько четко, что возникает оптимистическое состояние: жизнь удалась! Ни «лежачий полицейский» не преграда, ни продавленная катками грузовиков в асфальте колея на шоссе и даже срезанный ремонтниками слой покрытия на центральном проспекте – не препятствие. И вокруг все так красиво!.. Заводские настройки переднего «перевертыша» и заднего амортизатора впечатляют универсальностью: когда приехал на трек, даже

в голову не пришло менять регулировку... И снова к умозрительному: стаканы вилки черного цвета смотрятся богато, они гармонируют со всем, что в нейкде. Того и гляди японские разработчики и итальянцам соли на хвост насыпят. Мысль, конечно, из разряда фантазийных, но тенденция прослеживается – все происходит на глазах.

Понимаю тех, кто в качестве оценки мотоцикла ждет от тестера ответа на банальный, но жизненный вопрос: «купил бы я его себе?». Тотальный перевес

преимуществ Yamaha Fazer по всем статьям – техническим и эксплуатационным – очевиден. И меседж прагматичным: способность «фазера» заменить в гараже как минимум два мотоцикла – для города и путешествий – настолько актуальна, что невозможно не ответить «да». ❧

Мотоцикл на тест предоставила компания **Yamaha Motor CIS**. Шлем, перчатки и мотоботы – компания «Рубайкер», г. Москва. Фотосъемка проведена на подмосковном картодроме «Малк».



Иван КСЕНОФОНТОВ,  
фото автора и Анастасии  
КСЕНОФОНТОВОЙ

Пирог неказисты, если их печет не пирожник, а сапожник. Другое дело, если за дело возьмется кулинар. И совсем хорошо, когда ATV проектируют спецы из авиации.

## С ПРИЗНАКАМИ ТАНКА

Этот новый мотовездеход – самый большой в линейке Reggy и, по моему мнению, самый необычный квад. Во-первых, происхождением. Он – суть «американец». Если кто-то еще не знает: компания Status Quo из США маркирует свою технику брендами AGA и Reggy, хотя производством базируется в Китае. И другое. Hunter, как заверили в московском техцентре Reggy, ни у кого не скопирован, он разработан конструкторами крупного предприятия, специализирующегося на строительстве самолетов. Оригинальность конструкции подтверждается тем фактом, что разработчики получили на эту модель несколько патентов. Надо думать, вмешательство «свежих людей» в ATV-строение предопределило появление в конструкции нестандартных решений.

Необычно здесь управление. Слева на руле целая панель приборов – выбор режимов трансмиссии. Кроме кнопок, индикатор включенной передачи.

Нечто подобное приходилось видеть только на Honda TRX с гидростатической КП. У Hunter (в переводе – «охотник») не вариатор, а механическая коробка передач с автоматическим (а при желании пилота – ручным) управлением.

Режимов четыре: задний ход (R), «нейтраль» (N), движение вперед (D), ручной выбор передачи (+/-) (их тоже четыре), плюс пониженная (S&B). Эта, последняя, задействуется только после того, как вручную включишь первую передачу (при этом на табло кратковременно мелькает цифра «5»).

«Понижайка» работает еще и при включении реверса. Переключать режимы можно только если выжмешь ножной тормоз. Именно ножной – рычажок тормоза на правой рукоятке для этого не предназначен – он только для фиксации «ручника».

И правый пульт необычен: здесь кнопки подключения «передка», остано-

ки двигателя и рычажок аварийной сигнализации. На привычном месте только курок газа, однако и он «непрост», о чем чуть ниже.

Не как у всех у Reggy Hunter силовой агрегат. Рассмотреть его можно (и то не весь – фрагменты) только после того, как снимешь седло: со всех сторон мотор плотно закрыт щитками, щиточками и защитными пластинами. Под ними двухцилиндровый рядный мотор с продольным расположением цилиндров, причем блок цилиндров наклонен вправо примерно на 20 градусов. Необычной компоновке есть объяснение: это не разработанный для ATV двигатель, а приспособленный агрегат от автопогрузчика. Има разработчика внушает уважение – Mitsubishi... Но чудеса только начинаются. Глаз спеца заприметит странности в карбюраторе: после нажатия на курок газа ничто не шевелится в приводе заслонки. Потому что привод – электронный!

У мотора хороший для мотовездехода (а для китайского – вовсе «потолок») ра-







бочий объем – 650 «кубов». Мощность не так уж и велика – 30 л.с., зато крутящий момент – «паровозный»: 44 Н.м при 2700 об/мин. Прочитаешь в документах данные теххарактеристики – поразитесь. Однако, признаюсь, на ходу этого величия не ощутил: квад пер, как танк, а какие при этом набирал обороты мотор, как-то не задумываешься.

Автомобильного вида сцепление и КП расположены на одной оси. Сцепление, надо понимать, однодисковое «сухое». К агрегатам подведены тяги сервомоторов, которые, судя по этому признаку, управляются электронными «мозгами».

Каждый при знакомстве с ATV делает так же – по привычке я с силой надавил на «корму» «Охотника»: как там работают независимые подвески? А никак – будто их и нет. Ничего подобного, конечно, они есть. Но, видимо, здесь установлен стабилизатор. На ходу подвески «глотали» все неровности трассы, как бы ухабы ни «старались», их не пробить.

Тормозная система – интегральная, то есть оба тормоза, передний и задний, активируются нажатием на педаль. Рычаг на правой рукоятке руля – стояночный тормоз, о чем оповещает надпись. Когда едешь, правая рука по привычке бывалого квадроциклиста рычаг сжимает, и хоть пустоту не ловит, однако эффективность этого «тормозителя» низкая – привод только на трансмиссионный диск. Когда же нажимаешь на педаль, квад «столбенеет».

Бегло о вспомогательных органах. Совру, если скажу, что приборка блещет дизайнерскими изысками, зато хорошо читаема и не приходится гадать, где есть что. Цифры на спидометре и тахометре крупные, точнее – огромные, поменьше – общий и обнуляемый пробег. «В стороне» расположен классический круглый указатель уровня топлива. По обстоятельствам загорается лампа перегрева двигателя, заднего хода и еще одна непонятного назначения – с символом «+». По окончностям панели нанесены сигнальные лампы «поворотников» и аварийки.

Про «косячки». Если рука в перчатке, нажать на кнопку выбора передачи практически не удается: кнопочка маленькая, почти не выступает над поверхностью пульта. Нет в приборке индикатора включения пониженной передачи (а кратковременное мелькание цифры «5» заметить сложно) и подключения переднего привода. Об активации «передач» можно судить только по степени утопленности кнопки на правом рулевом пульте. Но ведь не у всякого пилота «Охотника» глазмер охотника на белок!...

Под седлом просторные карманы для инструмента, здесь лежит смотанный кабель пульта дистанционного управления лебедкой. Аккумуляторная батарея большая и габаритная, и емкостью – 32 ампер-часа. Подобные устанавливаются на малолитражки. Такая батарея здесь вовсе не роскошь – подстраховка:

в аппарате нет дублирующей пусковой системы, а при посаженном аккумуляторе квад – тяжеленный бездвижный объект.

В штатную комплектацию «Охотника» включены фаркоп (причем под российский стандарт шара), лебедка с тяговым усилием 1200 кг, ветровое стекло и зеркала. Покупатель может дополнить приборсти лопату-отвал для уборки снега (она поднимается–опускается электралебедкой), крюк для лебедки, полную защиту дна и литые диски с отличной от стоковой резины.

Квад мы тестировали на кроссовой трассе. Накануне здесь прошли соревнования, и, сами понимаете, какую грязь и «непроходняк» здесь нарыли спортсмены.

Если едешь в автоматическом режиме трансмиссии, машина ведет себя своеобразно: разгоняется на одной передаче, затем слетает провал после переключения – и кажется, что мотор заглох. Оказывается, надо добавлять газу – тогда квадроцикл продолжает разгон. К этому надо привыкнуть.

Когда пользуешься системой ручного переключения передач, нет надобности постоянно переключать ступени КП (да и трудно это – на ходу ловить пальцем мелкие плоские кнопки). На бездорожье я пользовался только второй передачей: на первой двигаться слишком медленно, на третьей или четвертой машина шла тяжело (но все же шла). Лучше эти передачи «экономить» для асфальта.





Не пульт, а настоящая панель приборов!



Не слишком изящно, но вполне функционально.



На правом пульте кнопки подключения переднего моста, аварийной сигнализации и стоп двигателя.



Мощная лебедка выручит почти в любой ситуации.



Щитки защищают картер двигателя от повреждений.



Аккумулятор автомобильный, значит, большой емкости.

## ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

## ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модель	Reggy ATV650 Hunter
Год начала производства	2008
Габариты, мм	2100x1180x1200
Колесная база, мм	1285
Сухая масса, кг	380
Грузоподъемность, кг	220
Высота седла, мм	830
Клиренс, мм	170
Объем бензобака, л	25
Макс. скорость, км/ч	85

## ДВИГАТЕЛЬ

Тип	4-тактный, 2-цилиндровый
ГРМ	OHV/2
Система охлаждения	жидкостная
Система питания	карбюратор
Рабочий объем, см³	644
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	76x71
Степень сжатия	8,4
Макс. мощность, л.с. при об/мин	30/2750
Крутящий момент, Н.м при об/мин	44/2700

## ТРАНСМИССИЯ

Тип	автоматическая (4-ступенчатая КП), с возможностью торможения двигателем и ручного выбора передачи
Состав	повышенная, пониженная, «нейтраль», реверс

Главная передача	каданная
Привод	2x4/4x4, подключаемый
Блокровка дифференциала	отсутствует

## ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	пространственная, стальная
Передняя подвеска	независимая, 2-рычажная
Ход передней подвески, мм	н.д.
Задняя подвеска	независимая, 2-рычажная
Ход задней подвески, мм	н.д.
Передние шины	25x8-12
Задние шины	25x10-12
Тормозная система	комбинированная
Передние тормоза	2 диска у ступиц
Задние тормоза	1 диск в трансмиссии
Штатная комплектация	лебедка (1200 кг), фаркол, ветровик, зеркала



Неприкрытый генератор – главный ограничитель при погружениях ATV в болота.



Обязательный этап испытания – проверка способностей квадра при подъеме на взгорок с критическим углом наклона. Нашел грунтовую горку покуче, попытался взобраться. После первого же метра подъема обнаружил, что процесс срывается из-за дурацкого «костяка» конструкции. Вы наверняка подумали, что ограничивает движение недостаточное сцепление шин с грунтом или малая мощность мотора... Совсем не это: я не мог стоять на платформах «Охотника» – ветровой щиток упирается в грудь, а отодвинуться назад невозможно, поскольку «не пускает» совсем небольшая опорная площадка для ног.

В другом месте нашел песчаный бурор – на него квадр не мог захватить в принципе... Собрался я было проверить работу «передач» – способность машины зацепываться и выезжать обратно. Закопать, естественно, удалось. Но и убедился, что в переднем дифференциале нет вискомуфты: колесо стало быстро крутиться, а второе остановилось. Колеса «взломали» почву, вырыли глубокие ямы – по ступицам, и аппарат сел на «брюхо». Разматывать лебедку или выкарабкается без нее? Включил задний ход... Но мотор не желал принимать нагрузку. Запахло горелым сцеплением... Включил пониженную передачу при заднем ходе – машина нехотя потянулась, двигатель работал на оборотах, близких к холостым. Вот не ожидал, что, сев так основательно, Hunter выползет сам!

Тренинг «управляемый занос» надо проводить с отключенным «передком». Зацепистая резина долго «не пускала» Reggy в занос, хотя трасса была глинистой и влажной. Зато я хорошо почувствовал стабилизатор поперечной устойчивости в задней подвеске: наружное заднее колесо очень неохотно взмывало в воздух, и крен был минимальный. Что приятно. Хуже, когда тебя не покидают опасения, что квадр вот-вот перевернется.

Самое легкое испытание Hunter – асфальтом. Мотовездеход просто здорово «стоит» на ровной дороге – не рыскает на прямой, уверенно проходит повороты. Машину я разогнал до 76 км/ч, но инстинкт механика не позволил на необкатанном ATV вдавить гашетку до упора: деталям мотора нужно время, чтобы приработаться. Не сомневался, что на обкатанном квадре максимальная скорость превысит 80 км/ч.

А вот тест на быстрый разгон показал, что до резвости утилитарников с вариаторной трансмиссией «Охотнику» далеко. Если кто выбирает эту машину для себя, тот должен принять в расчет другие его преимущества, но не динамичность. И пусть вас не введет в заблуждение тот факт, что разрабатывали Hunter спец, проектирующие самолеты, – скорее это все-таки танк. ☛

Технику для теста предоставила компания АГА, экипировку – московский мотосалон «Скутер-М».



**KYMCO Xciting 500Ri**, макси-скутер

| 2008 | 498 см³ | 38 л.с. | 200 кг | 230 000 руб.

**KYMCO DOWNTOWN 300i**, макси-скутер, прототип

| 2009 | 299 см³ | 29 л.с. | 166 кг | 185 000 руб.

Кирилл ЧЕРНЫШЕВ,  
фото автора

Посетить заводские испытания – привилегия мотожурналиста. Принять в них участие – редкое удовольствие. Завод KYMCO предоставил возможность обкатать два макси-скутера перед тем, как выпустить их в продажу.



## ЧЕРНЫЙ И БЕЛЫЙ

Тайвань – уникальное место: температура воздуха здесь не опускается ниже 15°C, потому-то на острове круглогодично не зачехляют мотоциклы и скутеры. Двухколесной техники в городах – не счесть. Максимальная скорость движения на тайваньском хайвее для авто и мото – 110 км/ч, но для скутеров и мопедов – не выше 90 км/ч. Даже дорожные испытания самых продвинутых моделей макси-скутеров на «Прекрасном острове» местные мотопроизводители стараются не проводить – гонять на них негде, и отправляют пробные образцы в Европу.

Почти каждый год KYMCO пускает в серию новые модели «максиков». Заводские испытания проходят на специальном полигоне неподалеку от Гаосюна. На живописном треке, расположенном в долине меж двух горных хребтов,

есть все необходимое для полноценных тестов: зоны для фигурной езды, дороги с несколькими видами асфальта с разным коэффициентом сцепления и даже специальный участок с песочком и гравием. И, конечно же, масса различных «гребенок» для стресс-испытаний техники. По ним разрешается ездить только в полной защитной экипировке и только штатным испытателям KYMCO. Для журналистов эта зона обычно закрыта, но мы ухитрились украдкой прохвватить здесь на скутерах. Ничего сверхъестественного! Похоже, тайваньские эксперты еще не пробовали наших бетонков...

Черный как смоль DOWNTOWN 300i и ослепительно-белый Xciting 500Ri ждали у павильона для брифингов. За Xciting журнал «Мото» охотился почти полгода: в России взять на испытания макси-ску-

тер KYMCO практически невозможно. Тестовые экземпляры завод к нам не привозит, с «витрины» тоже не взять: в мотосалонах они не застаиваются, а российские квоты поставок новых мо-

Директор по продажам KYMCO Джосон Сонг наблюдает за испытаниями. Нравится.





делей пока невелики (тайваньский производитель только присматривается к нашему рынку). Не ехать же в Европу. Хотя здесь эти машинки увидишь и в Италии, и Германии, и Испании... Куда ни глянь – наткнешься на овалный красный логотип с буквой «K». Но если модель 500Ri уже предлагают купить (весной 2008 года скутер появился в Западной Европе), то Downtown еще не продается – мы испытывали предсерийный образец, который до нас обкатывали только заводские пилоты KYMCO.

Название Xciting – это игра слов, значение – «впечатляющий». В начале прошлого года в Россию привезли первую партию Xciting 500. Во время первых тестов машинка «не впечатлила». Карбюраторная модель плохо приспособлена к российским условиям эксплуатации: слишком жесткие подвески и ужасные покрышки. За лето завод перевел Xciting на инжекторное питание, «обуваает» 500Ri в резину Maxxis 6135F (не пытайтесь найти название покрышек в каталогах – это OEM-серия, созданная специально для производителя). Шины производятся на Тайване.

Смею предположить, что раз в названии буква «R», значит, в скутере должно быть что-то спортивное. Ищем.

Видом 500Ri отличается от «обычного» Xciting 500: дизайн и цветовая схема новой модели призваны, полагаю, выделить скутер в «сером» дорожном потоке.

Короткий темный ветровик, «острый» передний обтекатель, все металлические детали кузова и амортизаторы черного матового цвета, на фоне ослепительно белых облицовок и черных литых колесных дисков ярким пятном выделяются красные тормозные скобы. Другой стала и приборная панель. В ней ничего лишнего: слева – стрелочный тахометр, посередине – спидометр, размеченный в милях и километрах (скутер экспортируется в Англию и США), небольшой цифровой одометр и часики; справа – демонстратор уровня топлива в баке и датчик температуры двигателя. По обеим сторонам от основных приборов симметрично расположились два блока индикаторов.

За счет использования легкосплавных материалов и небольших изменений конструкции вес скутера удалось снизить аж на 15 кг! Ну, это уже близко к «спортивной» теме. Но... «На лицо спортивные, скучные внутри...» В аппарате с индексом «R», что в названии, хотелось бы ощутить управляемость почетче, динамику повывразительнее. Увы, характер Xciting почти не изменился. Не мудрено: мотор, прошивка блока управления и подвески остались теми же.

Двигатель 500Ri – как и на карбюраторной «пятисотке»: 2-клапанная 38-сильная «одностволка», без каких-либо модификаций. Он разгоняет скутер до 150 км/ч (по спидометру), но Xciting вряд ли сможет тягаться с японскими

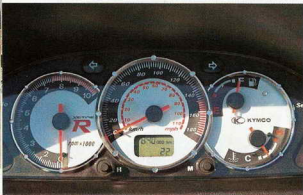
«максиками»: с динамикой 2-цилиндрового 44-сильного Yamaha TMax 500 даже сравнивать нечего. Хотя «фитнес» и инжектор благоприятно воздействовали на 500Ri: потеря лишних килограммов ощущается при разгоне с нуля, а «мозги» системы впрыска топлива запрограммированы на более равномерную отдачу энергии на средних оборотах двигателя. Но на пиковые характеристики мотора эта программа не влияет.

И комфорт пилота в седле Xciting – не лучше, не хуже. За рулем «просторно», есть куда вытнуть ноги. Если ехать далеко и долго, езда совершенно не напрягает. Пульты традиционные, разве что кнопка «аварийки» на непривычном месте – с внешней стороны правого пульта.

Поведение скутера на дороге прогнозируемо, машина управляется легким движением руля. Жаль, что нет прямого доступа к настройкам передней подвески. А кое-что подкрутить надо бы. Если пружины задних амортизаторов можно было отрегулировать с помощью фирменного ключа, то чтобы добраться до настроек вилки, ее придется снимать и разбирать. «В баке» все подвески кажутся слишком мягкими: при наезде на препятствие вилка срывает удар до упора, что подтвердили удары при проезде через «требенку».

Тормоза остались загадкой для всех, кто пробовал на ходу новую Xciting: красные суппорты и «лепестковые» тор-





Приборка стилизована под «R»-ку.



Прямой доступ к инжектору из багажника. Японцы так не делают.



Багажник в 35 л рассчитан на шлем-интеграл.



Спереди: красные суппорты, а-ля «лестничные» диски. Датчик ABS уже в комплекте.



Сзади: тоже все смотрится, украшение – матовые черные колесные диски!



Горловина бензобака справа на панели оформлена «по-спортивному» – для пит-стопов.



**ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА**

**ОБЩИЕ ДАННЫЕ**

Модель	YMCО Xciting 500Ri AFI
Год выпуска	2008
Сухая масса, кг	200
Длина, мм	2250
Ширина, мм	815
Высота по седлу, мм	780
Колесная база, мм	1570
Объем бензобака, л	12,8/3
Дорожный просвет, мм	150

**ДВИГАТЕЛЬ**

Тип	1-цилиндровый, 4-тактный
ГРМ	ОHC, 2 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	498,5
Размерность, мм	92 x 75
Степень сжатия	10,5
Макс. мощность, в.с. при об/мин	38/7000
Макс. крутящий момент, Н.м при об/мин	41/5500

Система питания	впрыск топлива
Охлаждение	жидкостное
Система запуска	электростартер

**ТРАНСМИССИЯ**

Сцепление	центробежное
Коробка передач	автоматическая, CVT
Главная передача	вариатор, привод на заднее колесо – ремнем V-belt

**ХОДОВАЯ ЧАСТЬ**

Рама	стальная, трубчатая
Передняя вилка	телескопическая, телескопическая
Ход передв., мм	110 мм
Задняя подвеска	два магнолопленных амортизатора с регулировкой подката пружин
Передний тормоз	два 260-мм диска, суппорты с 2-поршневой плавающей скобой, ABS опционально
Задний тормоз	240-мм диск, с 2-поршневой плавающей скобой
Передняя шина	120/70-15
Задняя шина	150/70-14

мозные диски 500Ri – лишь модные атрибуты. Эффективность системы не изменилась: где-то на «троечку». Несмотря на то, что здесь установлены армированные шланги, а тормоза «испытывал нашивость», когда резина хорошо прогрелась, легко блокировал колеса скутера на всех видах асфальта, какие только нашел на полигоне. Но поймать момент срыва колес в юз так и не смог.

Системы ABS для скутеров YMCО – опция. Неплохой маркетинговый ход: все передние тормозные диски максимум фирмы снабжены датчиками блокировки – остается лишь докупить электронный блок.

Шины Maxxis схватывали вполне пристойно даже на песке. Но остался осадок: с одной стороны, холодные покрышки совсем не «держат» асфальт, с другой, прогретые цепляются за него мертвой хваткой ... и вдруг теряют «держак» (например, при не сильном торможении в наклоне). Будущим владельцам 500Ri посоветую установить на скутер покрышки «от известного производителя» с более мягким компаундом – и получите предсказуемость в поведении аппарата.

Пройдемся по «аксессуарам». У Xciting 500Ri очень хорошо читаемая оптика: глаз зацепит ближний свет фар, даже если скутер находится за километр от «ока». Поставим плюс системе пас-

сивной безопасности. То же скажу о поворотниках – и им плюс. Подсветка в багажнике есть – это в лучших традициях больших скутеров. В багажнике найдешь сервисное окно для прямого визуального доступа к инжектору. Сравните: чтобы добраться до инжектора или карбов на «японцах», нужно разобрать чужб не полкутера.

У тайваньских конструкторов оригинальное представление о том, как следует заряжать мобильники. Под сиденьем есть специальный кронштейн для телефона, рядом с ним – стандартный 12-вольтовый «прикуриватель». Села батарейка в трубочку? Остановился, закрепил мобилу в багажнике, подключил – и вперед! Остается проверить: а если надо воспользоваться GPS-навигатором с постоянным подключением к сети? Увы, «пролетает».

Заявленный объем багажника – 35 литров. «Трюм» интелл проверю: в него поместился шлем-штергал. Но 40-литровый фотографический рюкзац пришлось надевать себе на спину – с ним в багажнике сиденье закрыть не удалось.

Впечатление «рестайлинговый» Xciting 500Ri создал: скутерист может купить его без долгов разумный даже в том виде, в каком мы его узнали на испытательном полигоне. Другое дело, вряд ли он понравится любителям «отгадать на все деньги», как бы эффектно и спортивно он ни выглядел. Это машинки для более спокойной каждодневной езды.

«На сладкое» нам дали протестировать предсерийную модель YMCО Downtown с впрысковым 4-клапаным 300-кубовым двигателем. Ее «изюминка» – движок, который вскоре может заменить морально устаревшие 2-клапанные агрегаты YMCО на всех конвейерах. Максимальная мощность – 29 л.с. при 8500 об/мин, крутящий момент – 24,5 Н.м при 6500 об/мин при массе скутера 166 кг. Энерговооруженность аппарата лишь немногим уступает этому показателю 500-кубового Xciting. Уже интересно!

Дизайн Downtown – в итальянских традициях: рубленые формы, массивный «передок», глубокое сиденье, высокий ветровик. Это чисто экспортная модель, нацеленная на европейский рынок.

Посадка – близкая к спортивной, с наклоном корпуса чуть вперед. За рулем не расслабишься: скут сразу же провоцирует «открыться» и учиться... Поэтому-то создается впечатление, будто он очень быстрый. Действительно, отметку «120» стрелка спидометра достигает молниеносно. На середине разгонной прямой она уже заползает за 140... где и останавливается. Ощущения очень знакомые: где-то я это уже ездил...

Рослому водителю будет непросто найти «свою» позицию в седле. Вытнуть но-







Пластиковый кожух великоват: «слегка» закрывает приборку. Обещали исправить.



По центру все «цифровое» в почетном эскорте стрелочного.



Отверть багажник «с ключа» можно не выключая зажигания.



Перепрощивка «мозгов» — дело считанных минут: коннектор — прямо под сиденьем.



Тормоза, как у Xciting. ABS — в качестве опции, но датчик уже установлен.



Багажник вытянут в длину, однако он узкий. 40-литровый рюкзак не влез.

**ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА**

**ОБЩИЕ ДАННЫЕ**

Модель	KYMCO Downtown 300i
Год выпуска	2008/2009
Сухая масса, кг	166
Длина, мм	2200
Ширина, мм	810
Высота по седлу, мм	775
Колесная база, мм	1545
Объем бака, л	12,5/3
Дополнительный бак, мм	140

**ДВИГАТЕЛЬ**

Тип	1-цилиндровый, 4-тактный
ГРМ	ОМС, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см³	298,9
Размерность, мм	72,7x72
Степень сжатия	10,8
Макс. мощность, л.с. при об/мин	29/6500
Макс. крутящий момент, кгм	2,9
Н.м при об/мин	24,5/6500
Система питания	впрыск топлива
Охлаждение	жидкостное
Система запуска	электростартер

**ТРАНСМИССИЯ**

Сцепление	центробежное
Коробка передач	автоматическая, CVT
Главная передача	вариатор, привод на заднее колесо – ремнем V-belt

**ХОДОВАЯ ЧАСТЬ**

Рама	стальная, трубчатая
Передняя вилка	телескопическая, маслянополная
Ход передья, мм	110
Задняя подвеска	два маслянополненных амортизатора с регулировкой подвески заднего
Передний тормоз	два 260-мм диска, суппорты с 2-поршневой плавающей скобой, ABS опционально
Задний тормоз	240-мм диск, с 2-поршневой плавающей скобой
Передняя шина	120/80-14
Задняя шина	150/70-13

ги вперед мешают передние облицовки, в том числе та их часть, что обтекает радиатор охлаждения. Он размещен снизу, с небольшим наклоном назад, облицовки повторяют форму, поэтому пластформы резко обрывается и далее «растет» вверх. Комфортно только столам... В голову лезут аналоги с «фиксированной» посадкой на Yamaha X-MAX 250.

С этим «японцем» роднит не только посадка и наклоненный радиатор, но и габариты... И вообще, по концепции обе машины – родственны. На том их близость заканчивается – начинается рыночная вендетта. Похоже, тайваньский завод решил выпустить «убийцу X-MAX»: более мощный и не менее симпатичный скутер по низкой цене. Копаем глубже, скрываем: той же «останавливающей силой» тормоза – 260-мм а-ля «лепестковый» тормозной диск с 2-поршневой скобой спереди, 240-мм – сзади. Колесная база 1545 мм – точь-в-точь как у X-MAX! Даже длина, масса и высота по седлу такие же. Отличия только в колесных дисках: у KYMCO их диаметр на дюйм меньше.

Блок ABS, как и на Xciting, на тестовой «макси-табуретке» установлен не был, так что испытать все опции не удалось. Но скажу, что антиблокировочная система на этом аппарате не помешала бы. Если он действительно предназначен для каждодневной езды, срывы передне-

го колеса (а они были) юзерам совершенно ни к чему.

После досконального изучения Downtown подтвердилась догадка: макси-скутер, который я изначально принял за «туриста», на самом деле создан для активной городской езды. И в этом качестве он очень неплох! Достоинства: привлекательный дизайн, мощный оборотистый двигатель, неплохие тормоза, адекватная развесовка аппарата. На дуге KYMCO ведет себя не хуже, чем Suzuki SkyWave 250 (а это, считаю, – показатель), но позволяет глубже закладывать повороты: там, где Sky уже сцепляет асфальт центральной подставкой, у Downtown есть запас для наклона.

Покрышки, скажу прямо, надо менять. Возможно, в странах с тропическим климатом резина Kenda (она давно считается «среднейкой» – это мягко говоря) и подходит для 166-килограммового скутера (может, при повышенной влажности воздуха она начинает «держаться»), однако при экстремальных углах наклона в поворотах, даже в «скутерном» понимании экстремальности, об этих шинах доброго слова не скажу.

Посадка – на любителя. Назвать ее очень напряжной нельзя, но и расслабиться в пути точно не удастся. Плюс к этому ощущил, что недоработана форма сиденья: кажется, сидишь глубоко, но при резком торможении тебя швыряет на приборку (ведь упереться ногами не сможешь). За рулем Xciting 500Ri удобнее.

Приятная мелочь: открыть багажник можно дворотом ключа в замке зажигания – не приходится глушить двигатель. Гидропривод плавно поднимает вверх

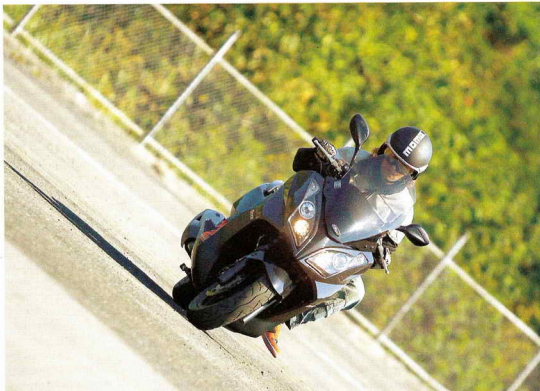
сиденье. В багажнике легко уживаются два полноразмерных «интеграла»: посадочное пространство выгнутое и узкое. Слева от рулевой колонки «бардачок», он небольшой – кроме пары перчаток или телефона в него ничего не влезло. В этом же «кармане» гнездо «прикуривателя».

Панель приборов без затей, функциональна: стрелочные тахометр и спидометр, а также жидкокристаллический дисплей, показывающий температуру двигателя, количество топлива, общий пробег, часы и еще служебные сообщения блока ABS (если он установлен). Единственное, что мешает, – декоративный кожух руля чуть загромождал нижнюю часть панели... Добавил это в перечень замечаний (напрасно его составить) и отдал инженерам-испытателям. Те переглянулись, подошли к скутеру: «В самом деле, а мы и не обращали внимания...» Из перечня, когда раскусил замысел конструкторов о городском предназначении скутера, я вычеркнул замечания о посадке и неудачной форме пластика.

А для себя решил: когда Downtown появится в Москве, обязательно возьму его на более длительный тест – уж очень хочется сравнить его с Yamaha X-MAX, прокатав оба «лицом к лицу». А еще интересно сравнить цены одного и другого: по некоторым сведениям, этот KYMCO должен продаваться не дороже 200 000 рублей. Yamaha стоит 264 900. ❏

Тайвань-Москва.

Благодарим за помощь в организации теста компанию «MASCO-EAST».





Какую страну можно назвать землей, самой густонаселенной «двухколесными»? В голове начинает мелькать калейдоскоп фотографий из журналов и кадров из телепередач: это точно где-то в Азии. Китай? Уже тепло!.. Не буду томить: первое место по количеству мотоциклов на душу населения занимает Тайвань. По официальной статистике, на 23 миллиона жителей приходится более 10 миллионов зарегистрированных скутеров и мотоциклов.



Кирилл ЧЕРНЫШЕВ,  
фото автора и  
Ивана КСЕНОФОНТОВА

# МИЛЛИОНЫ КОЛЕС ФОРМОЗЫ

На удивительной земле довелось побывать. Только вернулся – спешу поделиться впечатлениями.

Формоза (так этот остров назвали португальцы в XVII веке) несколько столетий считалась спорной территорией. После капитуляции Японии, владевшей ею, в 1945 году остров вошел в состав Китайской Республики (тогда еще не народной). Тайвань де-юре считается китайской провинцией, но фактически с 1949 года остров «идет своим путем». С материковым Китаем уживается по принципу «одно государство – два строя»: при соблюдении территориальной целостности обладает политической и экономической независимостью – свой президент, правительство, валюта и даже армия. Сегодняшняя Формоза – настоящий «слоеный пирог» из самых разных культур и религий. Жителей отличают европейская практичность, японская целеустремленность и врожденное трудолюбие. Все мы слышали о «японском чуде», «китайском экономическом чуде». Гораздо меньше знаем о Тайване – тут всегда находились в тени своих могущественных соседей, но активно развивался. Особенно стремительно последние 18 лет. Сейчас тайваньская экономика – самая стабильная в Юго-Восточной Азии.

Над столицей острова Тайбэем возвышается самое высокое здание в мире – 509-метровая башня Taipei 101. Видно ее только из центра города: вокруг полно небоскребов ростом чуть-чуть пониже. Остров в длину – всего 394 км, при этом весь испещрен сетью современных шоссе. Крупнейшие города связывает скоростная железная дорога. Из Тайбэя, расположенного на севере, в южный порт Гаосюн, второй по величине, можно попасть всего за полчаса. Подобного рода магистралей в целом мире всего три – во Франции, Германии и Японии. Максимальная скорость движения поездов – до 350 км/ч. Альтернатива самолету! И не дорого: из конца в конец что-то около 850 рублей, если пересчитать на «наши».

Первое сильное впечатление о столице страны: вышел из метро – попал на гигантскую скутерную парковку. Тут не меньше тысячи мопедов! И это лишь одна из сотен специализированных парковок на окраине города. В центре заставлены все тротуары. Но не так, что мимо не пройти, не проехать: машинки расставлены ровненько, как по линейке.

Все транспортные средства должны быть зарегистрированы и поставлены на учет. ПДД на Тайване сильно отличаются от правил на материке: они ориентированы

на легкий транспорт, тогда как в Китае на многих дорогах движение на мотоциклах просто запрещено. Но на острове штрафы за превышение скорости и езду без шлемов существенные. На большинстве федеральных трасс висят знаки «100», на малозагруженных магистралях разрешена скорость 120. Всюду «гаишники» с радаром. Нарушил? С тебя 3000 тайваньских долларов (около 2600 рублей).

В городах и на федеральных трассах для «двухколесных» открыты отдельные полосы, на которых езда на автомобилях запрещена. И наоборот, существует полоса только для авто: чтобы не мешали друг другу. Однако без столкновений не обходится. Буквально через несколько минут после того, как наша группа вышла в город, мы стали свидетелями «разборки»: водитель «забодал» на светофоре потрепанный Jog. Диалог водителей проистекал чинно и мирно, полицейский тут как тут. Пока мы ждали автобус, скутериста уже эвакуировали.

«Табуреток» на дорогах столько, что рабят в глаза. На светофорах скапливаются десятки самых разнообразных машин – от дремучих «полтинников» до свежих «макси», попадаются основательно трюнигованные машинки, но их очень мало. Японская мода на гиперску-



теры еще не «накрыла» остров, да и не многим это по карману. Для рядовых тайваньцев скутер – самое удобное, приемлемое (по деньгам) средство передвижения на каждый день. Бензин дешевле, чем в России, – в среднем по 18 рублей за литр «левинство пятого». Расстояния здесь не велики, так что на одном баке можно проездить неделю и даже дольше. Словом, скутер – самый дешевый и доступный вид транспорта. Для сравнения: жетон на одну поездку в метро стоит от 30 до 58 рублей, в зависимости от выбранного маршрута.

С «большими» мотоциклами ситуация обстоит иначе. Тяжелые байки составляют менее 5% всего парка двухколесных транспортных средств. За неделю, проведенную на Тайване, я насчитал всего четыре «больших» мотоцикла. «Заслоном» им тайваньцы называют высокие налоги. Но мне кажется, что причина иная: где-то на Формозе развернуться байкеру! Я видел рекламные ролики в телевизоре: сорвиголовы носятся на «литровых» «японцах» по улицам... А я улыбаясь: в реальной обстановке городов носиться невозможно. Пробок на улицах не видел, но скорость плотного потока никогда не превышала 50 км/ч.

Поездку на Тайвань, организованную совместно тайваньским Советом по развитию внешней торговли (TAITRA), Представительством Тайбэйско-москowsкой координационной комиссии по экономическому и культурному сотрудничеству, а также тайваньским производителем скутеров, мотоциклов и ATV – компанией KYMCO, ждал с нетерпением. Программа визита плотная – нам, рос-

сийским журналистам, предстояло увидеть, как живет Формоза каждый день, побывать на мотозаводах и два дня посвятить испытаниям новых моделей макси-скутеров.

Прежде чем отправиться на специализированный испытательный полигон KYMCO и обкатать два новых пресерийных прототипа, мы увидели, как эти скутеры появляются на свет.

– Вы впервые на фабрике по производству мототехники? – спросил директор эксклюзивного импортера KYMCO в Европе Ари Лехтинен. Узнав, что один из нас уже бывал на заводе Honling в Китае, продолжил: – Это очень хорошо! Будет с чем сравнить.

Завод KYMCO в Гаосуне – производство полного цикла, в нем занято более 2500 человек. За невысокой кирпичной изгородью (без всяких там колючих провололок – через нее можно перепагнуть), обрамляющей Город Скутеров, изготавливаются практически все детали – от колесных дисков до крышек двигателей. Исключение составляют высокоточные изделия из стали – избранные детали двигателей: их производят на металлургическом заводе в Лю-Чу.

На брифинге вице-президент KYMCO Ку-Чан Су раскрыл смысл лозунга компании «Better than Best» (лучше лучшего): «В KYMCO каждый на своем месте и знает, что и как нужно делать, чтобы качество нашей продукции всегда было выше заявленных требований».

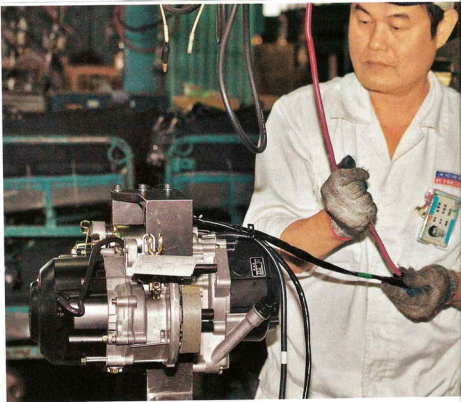
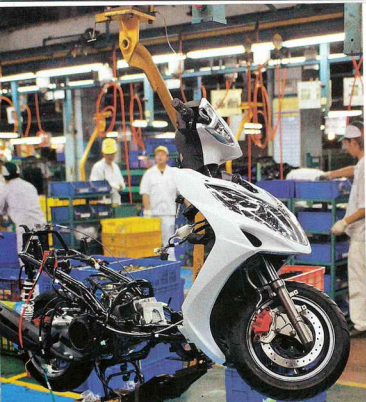
Перед входом в головной офис – еще один вдохновляющий лозунг, обращенный уже к заводчанам: «Поверьте, мы можем делать лучше!» Чуть позднее



стало понятно, что скрывается и за этими словами.

Сегодняшний план на линии сборки 125-кубовых Jockey (модель для внутреннего рынка Тайваня) – 328 единиц. Через первый тестовый стенд один за другим проходили готовые машины: здесь проверяют, насколько легко запускается двигатель с «кнопки» и как работает электрика. Следующий шаг – динамометрические испытания. В каждом без исключения аппарате проверяют достаточность «тяги» (мощность двигателя истинная – замеряется на заднем колесе). На том же стенде проверке подвергаются тормоза: заднее и переднее колеса зажимают между резиновыми валиками, после чего скутер буквально растягивают в обе стороны – а электроника измеряет сопротивление системы и эффективность работы подвесок... Дневной план и плотный график поставок нарушать нельзя: уже вечером трейлер со скутерами отправится к дилерам по всей стране.





– Не без гордости можем сказать, что без малого половина из тех 10 миллионов скутеров, которые бегают по острову, сделаны на заводах KYMCO, – сказал нам вице-президент компании. – Yamaha, наш главный конкурент в скутерном бизнесе на Тайване, занимает второе место. Свой 5-миллионный скутер завод выпустил еще 12 лет назад, с тех пор мы существенно увеличили объемы производства, так что следующие 5 миллионов машинок появятся быстрее, чем первые. Но далеко не все «осядут» на острове: почти половину нашей продукции отправляем на экспорт.

Поставки за рубеж в бизнес-плане KYMCO сегодня на первом месте. Чем отличаются эти скутеры от моделей для внутреннего рынка? Лучшими материалами, «начинкой» и комплектацией... Еще во время прогулок по городу я обратил внимание на то, что за внешним

видом своих мопедов большинство тайваньцев не следит: битый пластик, прожарившие глушители и рамы... Сказывается влажный тропический климат. Но местные считают: лишь бы ездили. Я сбился со счета, пытаюсь понять, сколько в городе мото- и скутерсервисов – они буквально в каждом доме. И не пустуют!

На сборочном конвейере нет суеты. Культура производства на Тайване высокая, и совсем не зря самые авторитетные западные компании доверяют азиатскому партнеру самые ответственные этапы производства:

– В этом помещении – один из самых важных из них, – говорил наш гид по фабрике в Гаосюне. – Здесь собираем двигатели модели K16-450.

– Что за двигатель такой?

– Для внедорожных мотоциклов BMW G450X.

На острове производят движки не только для «баварцев», но и снегоходов и ATV Arctic Cat. Американцы доверили KYMCO полный цикл производства номерных агрегатов: качество обработки деталей из алюминия и стали, а также сборки – на высочайшем мировом уровне.

Нас пустили в святая святых каждого индустриального предприятия, строящего амбициозные планы – в департамент R&D (исследований и разработок). Здесь можно увидеть и образцы техники, так никогда и не попавшей в каталоги и магазины, а также той, что только появится когда-то. Скажем, после трехмесячных испытаний в Европе на доработку сюда вернули MyRoad 700i – модель планировали пустить в продажу еще в середине прошлого года. По своим характеристикам, стилю, мощности и цене этот макси-скутер в недалеком будущем способен составить серьезную конкуренцию «японцам», однако сейчас модель скрывата.

– Даже после успешных испытаний на нашем полигоне мы не спешим передать модель в производство, – рассказывал инженер отдела разработок. – С MyRoad та же история: мы тестируем его больше полугода, но будем продолжать до тех пор, пока из Европы не перестанут поступать замечания...

Зима на Тайване – не зима в нашем понимании. В тропиках обновление природы происходит круглый год: три-четыре урожая за сезон здесь не редкость. Урожай новых моделей скутеров KYMCO ждал нас на полигоне в 50 километрах к северу от Гаосюна. До нас на этих скутерах ездили только заводские испытатели. Не исключаю, что от нашего мнения зависит судьба 300-кубового Downton 300i и обновленного Xciting 500Ri. ❧





**SXR Crew Line, шлем**

**ARIETE Terra, очки**

**HALVARSSONS (STR) Can Can, штаны**

**HALVARSSONS (STR) Whip, джерси**

**HALVARSSONS (STR) Lagune, перчатки**

**DIADORA MX6, мотоботы**

**FOX Racing Raptor, наколенники**

Антон ВЛАСОВ,  
фото Никиты КОЛОБАНОВА  
и автора



Когда вижу на грязных машинах надпись «Помой меня! Я вся чешусь», улыбаюсь и вспоминаю, что после оффроуд-покатушек на мотоцикле ту же надпись можно писать и на мне – хоть на спине, хоть на груди или затылке. Но предпочел бы носить другой перл:

## ГРЯЗЬ НЕ СМЫВАТЬ – ЦЕЛЕБНАЯ!

**SXR Crew Line.** Моей красивой и, без сомнения, умной голове подходит шлема размера S\*. Но форма черепа такая, что не каждая «каска» садится. Со шлемами фирмы Shark повезло – и я уже писал об этом: почти во всех французских «хелметах» голове комфортно. Кроссовый Shark SXR Crew Line – не исключение. Это топовая модель внедорожной линейки компании (к слову, у Shark всего два шлема для оффроуда: «топовый» SXR и «нетоповый» SX1), потому неудивительно, что Crew Line – сосредоточие передовых технологий и многолетних наработок фирмы. Корпус SXR сделан из прочного и, что особо важно для внедорожной экипиров-

ки, легкого композитного волокна, усиленного кевларом и карбоном. На сайте производителя шлем «весит» 1250 г (плюс-минус 50 г), но на самом SXR наклейка 1300 г: приятно, что взяли худшую характеристику – так честнее. В любом случае, 1300 г – хороший показатель даже для именитых японских шлемов, которые стоят в два раза дороже Shark. Эффективная многоточечная вентиляция, извлекаемая и стираемая обивка, регулируемый по высоте козырек, который крепится к скорлупе шлема тремя алюминиевыми болтами – стандартный набор, который есть у каждого приличного внедорожного «хелмета». Всем хорош SXR, но с небольшим «косячком»: пластиковый наносник, которыми славятся шлемы Shark, сложно «правильно» установить на место и, чаще всего, он немного косит. Ездить это, само собой,

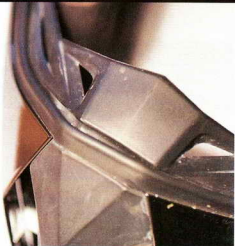
не мешает. Так же, как не мешает Сирилу Дюпре завоевывать чемпионские титулы – он тоже с гордостью носит шлем Shark SXR (компания даже выпустила реплику «каска» знаменитого гонщика).

**Shark хорошо вентилируются.**



\* Не вдумайтесь хихикать! У динозавров черепа были размером с бульдозер, но соорбажали ащеры тугавато. Умиников из Уолд-стрит называют яйцеголовыми... Делайте вывод.





Наносник слегка косит.



Брюки-клевш превращаются... в «прямые» штаны.



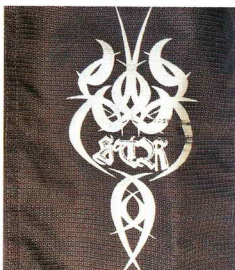
**Ariete Terra.** Маленькая, но гордая итальянская компания Ariete уже больше полувека создает рукоятки для мототехники и защитные очки для внедорожной езды. Ariete Terra – самые простые очки в огромном модельном ряду фирмы. Но простые – не значит плохие! Не скажу, что особо бережно обращался с ними, однако за несколько месяцев стекло не поцарапалось, и даже ярко-зеленый корпус Ariete Terra остался в «магазинном» виде. Линза защищена от запотевания, а мои глаза за нею – от ультрафиолетовых лучей. Свидетельствую: стекло действительно не потеет даже в прохладную погоду. Приятная «фича» – заменяемые пленки на линзе, жизненно необходимые во время «грязных» гонок. Не понравилось только одно: через каналы вентиляции (тонкий слой поролона между маской и стеклом) на линзу попадает не только свежий воздух, но и немало пыли. Поэтому через час езды стекло, снаружи чистое, внутри становится пыльным! Хотя это свойственно не только очкам Ariete, но и многим другим. Моются Terra легко и, я заметил, сохнут быстро.

**Halvarssons (STR) Can Can.** Гламур заполняет мир! Добрался он до мотоциклетной экипировки. И если для большинства спортсменов дорожные комбинезоны давно стали модным аксессуаром, то вне-

Через эти каналы на стекло Ariete Terra попадает не только воздух, но и пыль.



Вентиляционное отверстие закрывается на молнию.



Графика в современном молодежно-баддежном стиле.

дорожная экипировка сохраняла статус исключительно функциональный. Кроссовый экип не покупают «для покрасоваться» (хотя он красивый) – его надевают для защиты... Все меняется – шведский бренд Jofama, который с 1926 года выпускает качественную одежду, занялся производством мотоциклетной экипировки и взялся за дело с дизайнерским подходом. Экип производится под марками Halvarssons и Lindstrands – кроссовые текстильные штаны с красочным названием Can Can (так называется один из трюков в мотофристайле) – из «последней коллекции». «Гламуру» распознаешь сразу – вещь действительно красивая и не похожа на обычные штаны для мотоцикла. Нет кричащей пестроты, нет стандартной формы с заузженными низу штанинами. Can Can больше смахивают на экипировку для сноуборда: свободные и расклеванные (клевш можно легко убрать – сшить штанины молниями), с множеством карманов и рисунком а-ля флейш. Но защиты в Can Can вообще нет! И это хорошо – потому что встроены протекторы обычно «никакие», и кроссовы их все равно не используют.

Для защиты под штаны поддевают наколенники и защиту таза – для этого Halvarssons Can Can приспособлены отлично. Штаны неплохо защищают от влаги и, что особо ценно, хорошо вентилируются: по бокам есть молнии, под которыми прячутся вентиляционные отверстия. Can Can универсальны: в них можно ездить и по городу – они не выглядят как портки космонавта (так смотрятся обычные кроссовые штаны), к тому же у Halvarssons есть теплая подстежка, которая не даст ногам замерзнуть, постигнет и отвалится. Штаны оказались прочными – не раз падал в них на гравий, песок, в грязь, но выдержали.

**Halvarssons (STR) Whip.** Джерси Halvarssons Whip из той же линейки, что и штаны Can Can, и тоже названы в честь трюка из фристайла. Майка сделана из полиэстера и обильно перфорирована, плюс вентиляционные вставки в подмышках и на руках. С задачами прикрывать кроссовый защитный панцирь, хорошо пропускать воздух и легко отстирывается Halvarssons Whip справляется на «отлично». Цена – гуманная,



Джерси Whip из прочной и продуваемой ткани.

внешний вид – привлекательный: не шершавый, но и не скучно-однотонный. Добавлю, что джерси замечательно смотрится в комплекте со штанами Can Can. Как говорят в мелодрамах, они созданы друг для друга.

**Halvarssons (STR) Lagune.** Шведские перчатки для покорителя бездорожья называются Lagune (странно, что не Backflip или Cliffhanger...) Как и вся экипировка Halvarssons, они сделаны очень качественно. Из трех основных материалов: мягкой кожи на ладони – чтобы руки не соскальзывали с рукояток, перфорированного полиэстера на пальцах – для хорошей вентиляции, и прочного пластика на костяшках – разумеется, для защиты. Перчатки легкие и удобные, ничто не жмет и не трет. Пара комплектуется пластиковым карабинчиком – чтобы соединить Lagune, а если уж терять, то парой. Швы прочные – за полсезона активной дорожной и внедорожной езды они сохранились и не распались. Но с продаваемым ползестером надо быть поаккуратней: со временем на кончиках пальцев появились махры синтетического волокна. Впрочем, я сам виноват: после дождя потер рукой в мокрых перчатках о «шершавую» куртку, пытаясь стереть самоубившееся насекомое.

**Diadora MX6.** Итальянская компания Diadora в представлении не нуждается – многие именитые гонщики и тысячи простых мотоциклистов выбирают мотоциклы этой фирмы. Полсезона я откатал в ботах Diadora MX6 и полсезона га-

За полсезона всего лишь начал отваливаться шведский флаг...



Шлем	9900 руб.
Очки	1790 руб.
Штаны	3490 руб.
Джерси	1990 руб.
Перчатки	1990 руб.
Мотоботы	8990 руб.
Наколенники	1890 руб.

дал – для какого вида техники они созданы? MX6 похожи на ботинки для спортивной, но совсем не такие, как обычные внедорожные мотоциклы. Во-первых, защита ступни не настолько «железобетонная», как у истинно кроссовых бот – у Diadora нет металлических кантов, да и голеностоп прикрыт твердым пластиком не везде. Во-вторых, я нигде не видел такой необычной системы подгонки бот под размер ноги пилота, как на MX6. Итальянские маркетологи придумали звучное название – «Захват кобры», я бы переименовал их в «Удавку питона»: затяжка удивительно «сильная», но удобная. Однако сомневался, что нейлоновый трос долго выдержит, если надавать-снимать мотоциклы ежедневно. Где-то за 50-70 использований кромка синтетической ленты немного размазралась. Пока ничего страшного, но еще после сотни перебуваний может порваться. Но эту деталь, как и многие другие, можно заменить: клипсы, застежки, даже подошву! Не всю, конечно, но ту ее часть, которая больше всего стирается при езде по асфальту в стиле супермото. Эта особенность обуви разрешила мои мучения: Diadora MX6 – боты для супермото (на что указывает еще ряд особенностей). Что не означает, что путь в «пампасы» им заказан: я немало поездил в них по бездорожью и могу с уверенностью сказать, что защита MX6 выдерживает многое. Важная характеристика MX6: в них можно ездить по городу, не испытывая таких неудобств, как в «боевых» кроссовых ботах, в которых переключить передачу можно только стоя на подножках.

**Fox Racing Raptor.** Внедорожная экипировка Fox Racing давно зарекомендовала себя как качественная и удобная. Компания давно на рынке и выпускает

... и чуть размазралась сетка на одном «пальце».

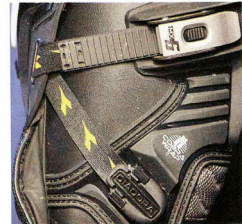


Надолго ли хватит синтетической ленты затяжки?

не только защиту, но и линию молодежной одежды, и комплектующие для кроссовых мотоциклов... Другими словами, парни «в теме». Наколенники Fox Racing Raptor – средние по цене и степени защиты шарнирные кроссовые «колени» компании. Удобная система фиксации, нежмущие и нетрущие ногу застежки, подвижная защита коленной чашечки – все как обычно. В отличие от наколенников для езды на дорожных мотоциклах, оффроуд «колени» способны полностью разгибаться – чтобы райдеру было удобно ехать стоя на подножках. Прочность Fox Racing Raptor не вызывает сомнений, но мне, к сожалению, пришлось ее проверить. Неудачно приземлился с трамплина на заброшенной кроссовой трассе, потерял контроль над мотоциклом (оба колеса ушли в свободное плавание по песку) и «улетел» в кювет (по дороге чуть не срубил небольшое дерево). Пока картинка жизни мелькала перед глазами, подумал: как ведь неловко вышло – придется каким-то образом добираться до дома со сломанными ребрами и, возможно, разбитой коленной. Ребра спас защитный панцирь, колени – Fox Racing Raptor. Наколенник, принявший удар, частично разрушился: выскочило одно из креплений защиты коленной чашечки. Наверное, оно и к лучшему – защита работала на все сто, полностью погасив энергию удара. А починить сломанный наколенник удалось сразу, на месте. Ничего, езжу в нем до сих пор. ☑

Экипировку на тест предоставила компания «Мото.Ру».

Система Cobra Wrap во всей красе.





Генеральный директор BMW Motorrad Хендрик фон Кюнхайм занял свой нынешний пост в самом начале прошлого года. В эксклюзивном интервью он рассказал о перспективах концерна, о влиянии на дела компании нынешнего кризиса, о судьбе новых разработок. И заверил:

## ОСТАНОВКИ НЕ БУДЕТ

Алан КАТКАРТ,  
фото BMW и  
из архива редакции

Над господином генеральным директором, этим выходцем из семьи прусских аристократов, нависают два гиганта, в тени которых так легко остаться незамеченным. Его отец, Эберхард фон Кюнхайм, в 1970 году возглавил концерн BMW и руководил им 29 лет. За это время годовой доход компании вырос с 880 миллионов до 15 миллиардов евро (в сравнимых ценах). За четыре года работы на этом посту его предшественника, доктора Герберта Дисса, на рынке появилось 17 новых моделей BMW, впервые была преодолена планка годового выпуска 100 000 мотоциклов, концерн приобрел культовую марку Husqvarna.

Поначалу Хендрик не проявлял интереса к автомобилестроению. Он

выучился на гостиничного менеджера, работал в отелях Германии и Южной Африки. В середине 80-х BMW стремительно наращивал продажи в США, и в 1985 году Хендрик стал одним из новых реkrутов компании. Отец был всеильным боссом, но сын прошел все ступени карьерной лестницы: работал операционным менеджером в Лонг-Бич – в порту, который принимал суда с новыми автомобилями и мотоциклами, затем шесть лет торговым менеджером в США, занимал разные посты в филиалах BMW на азиатском Среднем Востоке и в Канаде, наконец, с 2004 по 2007 годы руководил испанским представительством фирмы. Заядлый мотоциклист, 1 января 2008 года Хендрик фон Кюнхайм возглавил

BMW Motorrad, мотоциклетное отделение концерна... Мне представилась возможность взять у него интервью, и вот что удалось узнать.

– Господин фон Кюнхайм, как бы Вы охарактеризовали происходящую ныне смену позиционирования BMW и как отразится на бизнесе компании нынешний экономический кризис?

– «Смена позиционирования» – не очень удачный термин. Да, большую часть нашей мотоциклетной истории мы выступали производителем туристических мотоциклов и дорожных машин «на каждый день». Но в последнюю четверть века выпускаем и очень успешную многоцелевую серию GS – фактически она открыла новую нишу на мировом



рынке, и мы чувствуем себя в ней вполне уверенно. Другое дело, что общий мировой объем сбыта мотоциклов с моторами рабочим объемом более 500 см<sup>3</sup> составляет примерно 1,4-1,5 миллиона машин в год, в то же время родстеры и туристические мотоциклы (та ниша, на которую нацелены наши традиционные модели серий R и K) составляют лишь чуть больше трети этого «пирога». В прошлом году с моделью G450X мы вторглись на рынок гиперэндуро. Это прорыв первый. В 2009 году с моделью S1000RR внедряемся в сектор экстремальных спортбайков. Вы спросите, что здесь найдем. Смотрите, «литровых» моделей такого типа мотоциклов – пересчитать на пальцах. Дальше, их во всем мире все компании продают что-то около 230 000 штук в год, примерно поровну 1000- и 600-кубовых. В последние 10 лет этот сегмент демонстрирует устойчивый рост, хотя в 2008 году он чуть «просел». Из чего вывод: моделей мало, штук – далеко не переизбыток. Значит, это направление перспективно. И покупатели получат с появлением 1000-кубового BMW расширенный выбор.

Кроме того, наш анализ рыночной ситуации показал, что еще одна привлекательная ниша (примерно 6-8% мирового сбыта) – персональный городской двухколесный транспорт, и такие машины\* также будем выпускать... Так что когда мы выйдем в новые для нас рыночные ниши, следует говорить, что это не «смена позиционирования», а скорее экспансия. Благодаря ей в ближайшие три года рассчитываем удвоить нашу рыночную долю. При этом значительно разнообразим свою продукцию.

\*Собеседник намеренно уходит от слова «скутер»: в BMW считают, что наследник C1 – машина совершенно нового рода.

## НАШ ЗНАМЕНИТЫЙ ВНЕШТАТНИК

Читатели журнала «Мото» хорошо знают Алана Каткарта – британского мотоциклетного журналиста: он много лет сотрудничает с нашим изданием. Украшение едва ли не каждого номера – его тесты новейших моделей самых экстремальных и актуальных мотоциклов. Встречаясь с ним на международных мотосалонах, мы могли наблюдать, с каким уважением и пиететом относятся к нему коллеги. И вот – еще одно, зримое подтверждение его заслуг: Гильдия авто-мотожурналистов (The Guild of Motoring Writers) назвала его «Журналистом года».

Гильдия создана в Великобритании 64 года назад и сейчас объединяет представителей СМИ из 32 стран: от Европы до Японии, от США до Австралии. Признание коллега Алан Каткарт заслужил за уникальную серию тестов гоночных мотоциклов – MotoGP и WSBK, – опубликованных на страницах разных изданий (в том числе и нашего) в 2008 году. Принимая награду (Кубок Пьера Дрейфуса и чек на 2500 фунтов стерлингов), Каткарт сказал: «Я чрезвычайно признателен моим коллегам, которые так высоко оценили мой труд. Выражаю благодарность также гоночным командам, предоставившим мне эти уникальные и сверхдорогие мотоциклы. Но главное – это достижение было бы невозможным без поддержки тех журналов, которые печатают мои статьи, и моих читателей.»

Впрочем, сильная сторона Каткарта-журналиста – не только тесты. Его мнению дорожат и к нему прислушиваются даже руководители мотоциклетных компаний. А потому бывают откровенны (в меру разумного) и в интервью. Конечно, это особый жанр, в чем-то сродни поединку фехтовальщиков: острый вопрос – и ловкий уход от ответа. Алан владеет этим искусством в совершенстве. Наслаждайтесь!



Концепт-байк BMW Lo Rider – развитие традиций компании в XXI веке.

И в то же время не забываем о своих корнях, что и демонстрирует показанный осенью концепт-байк Low Rider. Возможно, в будущем вы увидите не так много новых моделей BMW, но это будут модели, абсолютно точно ориентированные на конкретную «специализацию». Сейчас выпускаем по две-три модели на одной платформе, а предполагаем производить на одной платформе лишь одну модель, но нацеленную на потребителя с совершенно определенными предпочтениями.

Многие осведомленные наблюдатели видят впечатляющий прогресс и нашего второго бренда – Husqvarna Motorcycles. Мы значительно повысили качество изготовления техники этой марки, а вместе с тем годовой объем производства увеличили на 30%. Модернизированный один из наших заводов в Кассинетта, с переводом на него производства двигателей нам удалось окончательно избавиться от зависимости от предельного владельца Husqvarna – MV Agusta. В середине 2009 года заработает новая штаб-



квартира присоединенной компании. Мы продолжим извлекать выгоду и из самого факта нашего слияния: в области разработки двигателей инженеры Husqvarna получат поддержку специалистов из Мюнхена, дилеры BMW начинают включать в свой ассортимент и мотоциклы Husqvarna...

Вы спросили о финансовых делах компании в связи с катаклизмами в мировой экономике... Никто не мог предвидеть того, что творится в последние месяцы. Некоторые подают голос: «А ведь мы предупреждали!» Ну да, предупреждали, да так тихо, что никто их не слышал... Как бы то ни было, об обвале, крахе речь не идет. В BMW сбыт мотоциклов в январе-октябре 2008 года по сравнению с тем же периодом предыдущего упал на 1,6%. Это 1400 штук – практически ничто, работа конвейера на четыре с половиной дня. И вместе с тем, в прошлые сентябрь и октябрь наши объемы реализации техники были гораздо большими, чем в те же месяцы 2007 года. А в США в сентябре продажи BMW выросли почти на 30%, в октябре – на 27%! Но что произойдет в ближайшем будущем – этого никто не берет предсказывать. Нам остается лишь адаптировать свою стратегию к трендам экономики.

– На других рынках дела BMW складываются так же, как в США?

– Нынешний мир разнороден. На некоторых рынках, например, в Германии, бизнес просто остановился. Не замедлился – остановился. Но на других, например, в Италии или Испании, ситуация куда веселее. В Италии, на нашем «рынке №2», сбыт на 6% больше, чем годом раньше. В Испании продажи мотоциклов за год упали на 20-30%, мы кое-что потеряли. А в последний месяц осени продажи в той же Испании выросли на 20%.

– Не заставила ли нынешняя экономическая ситуация снизить затраты на новые разработки?

– Ответу так: расходы на проектные и исследовательские работы в 2009 году – самые значительные в нашей истории.

– Можете назвать цифры?

– Нет, конечно нет! Но можете представить порядок инвестиций. Как вы знаете, на новые разработки принято выделять определенный процент от оборота. Так вот, мы увеличили и эту долю.

– Среди этих новых разработок – и 6-цилиндровая модель, слухи о которой давно ходят?

– Опять-таки, не имею права комментировать все то, что касается перспектив, но намекну: в автомобильной истории BMW «шестерки» всегда были особым «блюдом». Слышал, в России существует такая расхожая фраза: настоящий BMW начинается с шести цилиндров.

Не будем исключать, что то же начнут говорить о наших мотоциклах.

– Вы упомянули о том, что решили выйти в сегмент экстремальных спортбайков, поделенный между 600- и 1000-кубовыми моделями. Но у BMW нет 600-кубовой модели! Вы ее готовите?

– Есть такое намерение. Другое дело, наши инженеры пока не решили, какую выбрать схему мотора – с двумя цилиндрами, тремя или четырьмя. Анализируем результаты практики других: японцы чрезвычайно успешны со своими 4-цилиндровыми «шестисотками», Triumph удачно выступает с 675-кубовой «тройкой»...

– В отношении «тройки» существует прецедент в истории BMW – модель K75.

– Да, но сейчас вопрос стоит иначе: стоит ли вообще входить в этот сектор рынка? Получим ли мы от этого прибыль? Проанализируйте цены на экстремальные спортбайки за последние восемь лет с учетом инфляции: они оставались на одном уровне. Но ведь сейчас ситуация стремительно меняется: в июле за евро давали 170 иен, а в декабре – 119! Целых десять лет на нас давил невыгодный обменный курс европейской валюты, и мы научились выживать в этой ситуации. Теперь с той же бедой столкнутся японцы... Конечно, будем надеять-



BMW S1000RR бросает вызов японским спортбайкам.

ся, что все стабилизируется, однако при нынешних колебаниях обменных курсов входить в рынок с 600-кубовыми спортивными байками нет смысла.

А еще важнее другое соображение: сначала нам надо закрепиться на рынке 450-кубовых эндуро. Мы должны убедиться не только в том, что это замечательный мотоцикл, который способен побеждать в спортивных соревнованиях, но и в том, что наши дилеры способны его продавать. Ведь его покупатели – совершенно другая публика, нежели та, что приобретает традиционную продукцию BMW. И лишь убедившись в том, что мотоцикл ждет устойчивый спрос, мы скажем инженерам: парни, спускайте к разработке 600-кубового спортивного.

– Если вы не возражаете, переместимся ближе к чисто техническим вопросам, в частности к мотоциклам из того же «племени» – супербайку S1000RR. Судя по звуку его мотора, который я слышал на тестах в Валенсии, у него чрезвычайно короткоходный и высокооборотистый двигатель. Как это добились ваши инженеры: установили пневматические клапаны или десмодромный привод?

– Не стану ни подтверждать ваши догадки, ни отрицать их – но давайте поговорим об особенностях этого класса мотоциклов... Должен сказать, покупатели машин из этого сегмента не отличаются лояльностью к определенной марке: они легко меняют технику давно полюбившегося бренда, если кто-то другой выпустит аппарат более мощный, быстрый, легкий – и не станут принимать в расчет то обстоятельство, что планка уровня совершенства в сегменте чрезвычайно высока, и «твоему» давнему поставщику мотоциклов быстро ее не превайти. Да, поклонники BMW ожидают, что мы сразу же станем лучшими, потому мы не можем позволить себе производить мотоцикл, который будет на 10 кг тяжелее или на 10 л.с. менее мощным, чем у конкурентов. С самого первого дня выхода в свет наша машина должна быть на уровне этой планки, а в идеале – над ней.

– В общем и целом традиция превосходить других прослеживается: инженеры BMW предлагали мало сказать оригинальные, но и поистине исторические технические решения. Только за последний обзорный период – подвески Telelever, Duolever, электронную систему регулировки параметров подвески ESA, первыми внедрили «в серию» системы впрыска топлива и ABS... Однако при взгляде на BMW S1000RR складывается впечатление, уж не обесудьте, что это обычный японский 4-цилиндровый спортивный байк. Я уверен: BMW никогда не опустится до того, что начнет выпускать клона GSX-R или R1. Значит, не-



BMW G450X открывает для концерна принципиально новый рынок.

что особенное кроется в двигателе? Поделитесь, что вы придумали для того, чтобы ваша продукция выделялась среди японских близнецов?

– Да, в сегменте супербайков доминируют японцы, а Ducati, MV Augusta и Triumph занимают свои ниши. Когда мы анализировали этот сегмент, то задались вопросом: мы хотим выпускать «экзотический» продукт или же массовый? С одной стороны, нишевый – это в традициях BMW. Но если хотите извлекать прибыль, то будьте любезны выпускать его в больших количествах. Значит, рядную «четверку»... Видимо, нам все-таки придется в чем-то пойти против традиций, скажем, отказаться от продолжительных сроков разработки – в этом секторе принято обновлять или кардинально менять модели каждые два-три года. Однако при этом мы обязаны стать лучшими – непревзойденными должны быть двигатель, подвески, тормоза... Опять-таки, не просите – подробности не выложу. Подождите несколько месяцев – и все узнаете. Может быть, в чем-то вы будете разочарованы, но что-то непременно заставит вас воскликнуть: «Вау! Они сделали это лучше всех!».

– Недавно FIM отменила ограничение на обороты\* для сверхкороткоходных\*\* двигателей мотоциклов, участвующих в шоссейных гонках. Судя по звуку выпуска, у BMW S1000RR мотор как раз такой – сверхкороткоходный и очень оборотистый. Но недостаток таких силовых агрегатов –

\*Не более 14 000 об/мин – прим. автора.

\*\*В которых отношение диаметра цилиндра к ходу поршня составляет 1,5 или больше – прим. автора.

очень узкий рабочий диапазон оборотов. Yamaha в своей R1 преодолела его с помощью введения в конструкцию впускного тракта переменной длины. А что у вас?

– Алан, вы снова задаете вопросы, на которые я просто не имею права отвечать. Мы вложили в этот проект столько денег, любви и страсти – так позволите же нам сохранить хоть какое-то преимущество над конкурентами. Ведь байк выйдет на рынок лишь в конце нынешнего года. К тому же нам еще предстоит научиться побеждать на трек. BMW хорошо умеет это делать на автомобилях, но в мотоциклетных соревнованиях высокого ранга мы слишком долго не выступали. Конечно, специалисты автомобильного гоночного отделения передали нам множество ноу-хау в области впрыска топлива, ABS, ПБС, гидравлики и тому подобного – теперь у нас есть эти знания. Но пока я не имею права раскрыть, как будем их использовать.

– Когда BMW S1000RR появятся в шоу-румах? Когда сможем их купить?

– К Рождеству. Положите их под елочку.

– Планирует ли компания развернуть производство гаммы мотоциклов на основе мотора S1000RR?

– Пожалуй. Некоторые из наших конкурентов, особенно Honda, блестяще показали, как можно использовать один и тот же мотор в разных моделях. Тем более, что это фантастический двигатель.

– Предлагаю теперь обратиться к другому – персональному городскому транспорту. В последние пять лет BMW представил немало моделей, но так и не создал замену С1...

– Если помните, BMW первым оценил usefulness городской двухколесной ма-



шины с наиболее развитыми средствами защиты от непогоды и дорожных коллизий. Но модель C1 слишком опередила свое время – настолько, что покупатели ее просто не смогли понять. Мы продали за все годы выпуска (2000-2004 годы) всего 30-35 тысяч BMW C1. Если судить по цифрам, это полный провал. Но сейчас мотоциклетные дилеры в Италии, Испании и Франции, которые когда-то с трудом продавали за год 20-30 новых C1, перепродают за тот же год 150-200 подержанных. Выходит, концепция-то была хороша! Другое дело, ей не соответствовало воплощение: слишком маломощные двигатели, слишком маленькие колеса, слишком высокий центр тяжести, да и на центральную подставку аппарат поднять нелегко. Впрочем, все эти недостатки не так уж трудно устранить... Ах, да, нас еще упрекали за то, что некуда усадить пассажира. Но часто ли вы видите в городе скутер с пассажиром? По-моему, эти две вещи – безопасность и двухместный двухколесный аппарат – несовместимы!.. Знаете, а мы ведь тогда построили двухместный C1, но он выглядел просто ужасно, да и центр тяжести в нем выше, чем у одноместного... Рано или поздно, но мы вернемся к концепции C1, но новый продукт будет без недостатков первенца. Должен заметить, конкуренты из KTM тоже готовят нечто подобное, так что скоро развернется нешуточная схватка! Скажу больше: рассматриваем в качестве альтернативы ДВС этого скутера электрический привод. Конечно, выпустим электроверсию лишь в случае, если она устроит нас, а значит, и покупателя по стоимости и запасу хода.

– Планирует ли BMW осваивать совместное производство с другими компаниями – подобно тому, как KTM сотрудничает с индийской Bajaj? Многие знают, что вы уже связаны с партне-



**ром на Тайване, но будете ли производить «на стороне» комплектные мотоциклы?»**

– Ну, в этом деле у нас опыта больше, чем у KTM: мы уже 15 лет сотрудничаем с итальянской Aprilia, она собирает для нас одноцилиндровые модели серии F650. Действительно, сотрудничаем и с тайваньской Kупсо, на предприятиях которой изготавливают разработанный нами 450-кубовый двигатель. Но не стоит сравнивать нас с союзом KTM и Bajaj. У них партнерство другого рода: индусы владеют 25% акций KTM, они – главный акционер австрийцев.

Конечно, велик соблазн перенести производство в страны с дешевой рабочей силой, но это не так дешево, как кажется. Чтобы заинтересовать персонал в Индии или Китае в работе на уровне качества, ожидаемого от техники BMW, нужны огромные средства. Огромные! Прибавьте к этому таможенные пошлины при ввозе товаров в третьи страны, стоимость доставки (прикиньте, во что обойдется двухмесячный фрахт крупного судна). И потом, как уже вспоминал, курсы валют резко меняются. И где она, выгода?... Конечно, нельзя не признать: Китай и Индия – рынки с потенциально огромным уровнем потребления внутри самих этих государств, и надо закрепить-

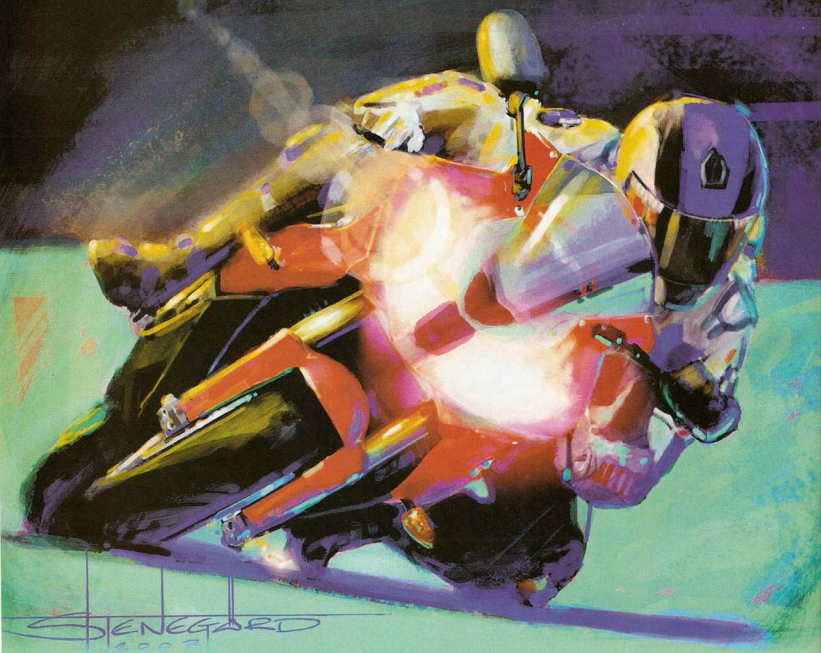
ся на них, чтобы пожинать плоды через десяток лет, когда они станут богатыми и процветающими...

– То есть все с точностью до наоборот – производить в Индии или Китае не для того, чтобы, вывоз из них дешевую продукцию, затопить ею Европу и Америку, а чтобы дождаться резкого роста спроса в этих странах?

– Совершенно верно!.. Учтите также, что покупатели в США и Европе не готовы воспринять мотоцикл BMW, полностью сделанный в Китае. Может быть, когда-то отношение к made in China изменится, но когда? И изменится ли?... Много лет назад в Южной Африке наш концерн развернул производство автомобилей BMW, их мы экспортируем в Австралию, Великобританию и Америку. Поначалу от потребителей шли жалобы на качество, со временем их становилось все меньше, а сейчас покупатели признали, что BMW из Южной Африки ничем не хуже, чем из Европы. То же самое произошло, когда начали производство спортивных автомобилей Z3 в США. Пуристы возмутились: дескать, настоящий BMW – только из Баварии. Оказалось, и те, что из Южной Каролины, тоже хороши. Однако, боюсь, что для признания китайских BMW понадобится куда более долгий срок. ❏

К сожалению, публика в свое время не «раскусила» BMW C1.





Есть у китайцев проклятие: «Чтоб жить тебе в эпоху перемен!» Но человек такая сволочь... Сколько его ни бей – все ему мало: подавай перемены! И поди ж ты, 2009 год настал – снова требует, чтобы показали ему новенькие спортбайки! И щедро, говорит, украсьте их новомодными изобретениями.

Александр  
ВОРОНЦОВ,  
фото компаний-  
производителей

## ГОД БОЛЬШОГО СКАЧКА

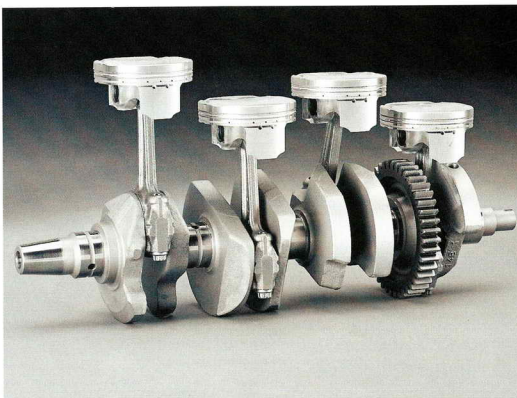
**РЕВОЛЮЦИЯ, ОДНАКО...** Осетрина может быть только первой свежести. А спортбайки? Создатели этого класса машин подобны Вечному жиду, Агасферу: как тот обречен скитаться по Земле, так и они каждые два года, хочешь не хочешь, обязаны представлять мотоциклы нового поколения. Японцы – тоже люди, им эта гонка попой – во где! Так хочется сачкануть... И тогда в пресс-релизах, описывающих «революционно новую» модель, появляются потрясающие фразы типа «драматичное увеличение крутящего момента на 0,5 процента...».

В этом году – совсем другая ситуация. Либо что-то сдбло в Марианской впадине, либо конструкторы мозжечком почувствовали, что надвигается кризис, и смекнули, что придется прыгнуть выше головы. Иначе – хана.

Как бы то ни было, но количество реальных технических новшеств в нынешнем сезоне превышает все ожидания. И если продажи подтвердят их полезность, 2009 год войдет в мотоциклетную историю как «год большого скачка».

**BIG BANG.** В гоночных моторах успешно применяется технология так называемого «большого взрыва», или Big Bang. Подробно этот феномен и его преимущества расписаны в «Мото», № 1-2006, но если неохота лезть в подшивку, кратко напомним его суть.

Нам лишь кажется, что колеса мчащего мотоцикла вращаются равномерно. На самом деле заднее колесо постоянно подталкивается через трансмиссию всплесками, происходящими в двигателе. Если это – рядная «четверка» с равномерными интервалами всплесков, то может возникнуть ситуация, когда задняя шина получает эти «толчки» так часто, что просто не успевает «цепляться» за асфальт – колесо срывается в пробуксовку!



Коленвал двигателя Yamaha YZF-R1 с развернутыми на 90 градусов коленами.

V-образные моторы подвержены этой напасти меньше – в них интервалы всплесков не равномерные...

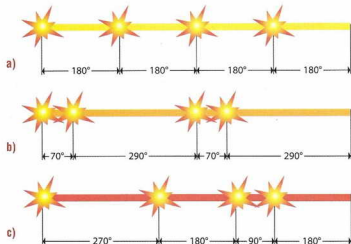
Возникает соблазн: сделать неравномерными всплески и в рядной «четверке». Увы, для этого придется усложнить коленвал: обычно его колена располагаются в одной плоскости, а тут их придется «развести». Еще один минус такой схемы: неравномерность всплесков увеличивает вибрацию. Но тут уж приходится выбирать: вам комфорт или победы? Тем более что вибрацию можно придумать балансирными валами.

Технология «большого взрыва» активно применяется в MotoGP, на серийном мотоцикле ее впервые применили инженеры концерна Yamaha – на спортбайке YZF-R1 образца 2009 года. (Кстати, много раньше они создали рядную «двойку» TDM с порядком работы V-образного

двигателя. Так что на проектировании «неправильных» моторов они уже набили руку.) Для этого повернули колена средних цилиндров на 90 градусов по отношению к крайним. Попутно извлекли еще одно достоинство: поскольку при неравномерной пульсации всплеск инерция коленвала меньше, то двигатель точнее «следует» за поворотом ручки газа.

**РЕГУЛЯТОРЫ РЕЖИМОВ.** В общем-то, уже не новость: Suzuki впервые использовала его на спортбайке GSX-R1000 еще два года назад, и с тех пор его применили еще в нескольких моделях компании. Напомним: в режиме «А» двигатель выдает полную мощность; в режиме «В» – мощность «придуршена» на «верхах», сохраняя в неприкосновенности «низы» и «сердину»; в режиме «С» она ограни-

а) Порядок всплесков в классической рядной «четверке» – равномерный, через каждые 180 градусов. б) Гоночный Big Bang – порядок всплесков 70°-290°-70°-290°. в) Двигатель Yamaha YZF-R1: порядок всплесков 270°-180°-90°-180°.



Теперь переключателем режимов (Mode) располагает и Yamaha YZF-R1.







## ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Модель	Yamaha YZF-R1	Yamaha YZF-R1
Модельный год	2008	2009
Снаряженная масса, кг	210	206
База, мм	1415	1415
Число цилиндров	4 в ряд	4 в ряд
Размерность, мм	77x53,6	78x52,2
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	998	998
Макс. мощность, л.с.-об/мин	180/12500	182/12500
Макс. крутящий момент, Н·м-об/мин	112,7/10000	115,5/10000

**YAMAHA YZF-R1.** Новое поколение культового спортбайка. Впервые в серийной рядной «четверке» используется технология Big Bang: колен коленвала развернуты на 90°, чтобы получить неравномерную пульсацию впускных дроссельных заслонок. Дроссельные заслонки управляются «по проводам», впускной тракт – переменной длины. Трехрежимный регулятор мощности. Сцепление с обратной пружинкой. Диагональная рама DeltaBox нового поколения, с задним подрамником, отлитым из магниевого сплава. Передняя вилка с раздельными (по перьям) регуляторами гидравлики сжатия и отбоя. Новая многофункциональная панель приборов.

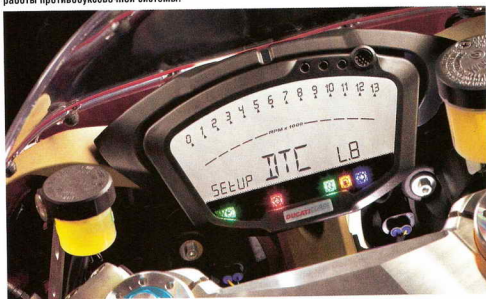
цена во всем диапазоне оборотов. На «Джиксере»-2009 переключатель режимов перешел на левую сторону руля.

Но теперь у Suzuki появился последователь: такой регулятор установила и Yamaha на свой YZF-R1. Причем специалисты Yamaha сделали важный в психологическом отношении шаг: стандартный режим – не самый «острый». То есть в «обычной жизни» его можно использовать, не опасаясь ухмылок «знатоков». Режим «А» обостряет реакции двигателя в сравнении с режимом стандартным, режим «В», напротив, смягчает. Поскольку на R1 управление дроссельными заслон-

ками – «по проводам», надо ожидать, что эффективность такого переключения гораздо заметнее, чем у Suzuki.

**ПРОТИБУКСОВОЧНАЯ СИСТЕМА.** Еще одно инженерное решение, пришедшее из мира мотогонок. В сущности, выполняется та же задача, что и Big Bang, но другим способом. На серийных спортбайках Ducati применила его еще год назад, на версии 1098R. Но «Эрка» – это все-таки скорее полуфабрикат для гонок, а вот в этом году итальянцы использовали систему DTC (Ducati Traction Control) на вполне «цивильном» 1198S. Причем,

На приборной панели Ducati 1198S отображается режим работы противобуксовочной системы.



если на 1098R DTC работала только с гоночным «выпуском», то на 1198S таких ограничений нет.

Давайте разберемся, как работает DTC и в чем ее отличие от системы «большого взрыва». Электронный блок управления сравнивает скорости переднего и заднего колес, «опрашивает» установленные на них датчики, и если скорость заднего значительно превышает скорость переднего, то делает вывод: пробуксовка! (Как видите, это более «прямая» система, чем, например, на Kawasaki ZX-10R: та делает вывод лишь на основании косвенного показателя – резкого роста оборотов двигателя.) Обнаружив пробуксовку, электроника «придушивает» двигатель. Вот в том, как она это делает, и состоит разница между новым и прошлогодним вариантами. На Ducati 1098R система «играет» лишь зажиганием – при этом бензин вылетает в выпускную трубу, сгорая не полностью. Чем вызвано требование использовать гоночный «выпуск», без катализатора: несгоревший бензин этот дорогой узел просто убивает. А система на Ducati 1198S еще и ограничивает подачу топлива, потому что ее можно использовать со стандартным «выпуском». Система – регулируемая: водитель волен выбрать один из восьми (!) вариантов настройки.

**РЕГУЛИРУЕМАЯ РАЗВЕСОВКА.** Изменения параметров рулевой геометрии – изобретение давно не новое. Еще в некоторых мотоциклах 30-х годов сверлили дополнительные отверстия для крепе-

## ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Модель	Suzuki GSX-R1000	Suzuki GSX-R1000
Модельный год	2008	2009
Снаряженная масса, кг	212	203
База, мм	1415	1405
Число и расположение цилиндров	4 в ряд	4 в ряд
Размерность, мм	73,4x59	74,5x57,3
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	999	999
Макс. мощность, л.с./об/мин	185/12000	н.д.
Макс. крутящий момент, Н·м/об/мин	117/10000	н.д.

**SUZUKI GSX-R1000.** Цилиндры рядной «четверки» отлиты воедино с верхней частью картера. Каждый цилиндр оснащен двумя форсунками и двумя дроссельными заслонками. У версии 2009 года – титановые клапаны увеличенного, по сравнению с предыдущей, размера, повышена и степень сжатия. Трехрежимный регулятор мощности позволяет варьировать характеристику двигателя в зависимости от дорожных условий. Заново спроектированы рама и маятник задней подвески. Передняя вилка системы BPF на 720 г легче традиционной картриджной. Передние тормозные скобы – 4-поршневые, моноблочные, с радиальным креплением. Демпфер рулевого управления с электронной автоматической настройкой.



ния рычагов параллелограммной вилки – чтобы изменять вылет при установке боковой коляски. С «телескопом» это сложнее, но тоже возможно – с помощью специальных втулок в рулевой колонке.

Но с развитием мототехники появилась потребность изменять и развесовку мотоцикла: для одних колесо больше, для других – меньше. Да и высота центра тяжести значительно влияет на управляемость... Так появились задние амортизаторы регулируемой длины: увеличивая этот параметр, поднимаем «задок» и больше нагружаем переднее колесо.

**В Aprilia RSV4 можно изменять даже высоту установки силового агрегата.**



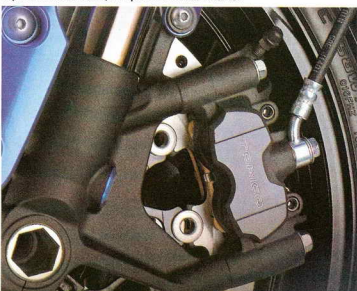
А в 2009 году на трассы выходит спортбайк Aprilia RSV4, у которого возможности регулировок доведены до абсолюта. Считаем: подвески Ohlins, само собой, полностью регулируемые (в том числе изменяется и длина заднего амортизатора). С помощью сменяемых втулок можно «играть» с углом наклона рулевой колонки. А вот чего не было еще ни у кого (по крайней мере, на серийной технике): крепления на раме позволяют перемещать в вертикальном направлении и маятник задней подвески, и силовой агрегат. Каким гоночным опытом надо обладать, чтобы подобрать наивы-

годнейшее сочетание всех этих параметров – трудно представить.

### МОНОБЛОЧНЫЕ ТОРМОЗНЫЕ СКОБЫ.

Тормоза для спортбайка – на втором по значению месте после двигателя. А в наши времена важна уже не столько их мощь (которая подошла к своему пределу), сколько точность их использования – речь идет о пресловутой «обратной связи». В свою очередь, точность ощущения водителем тормозного усилия зависит от максимальной жесткости всех промежуточных элементов, передающих усилие от рычага к тормозной колодке.

**Моноблочные скобы Suzuki GSX-R1000 жестче прошлых годов, скрепленные болтами, но при этом на 205 г легче.**



## ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Модель	Ducati 1098S	Ducati 1198S
Модельный год	2008	2009
Сухая масса, кг	171	169
База, мм	1430	1430
Число и расположение цилиндров	L2	L2
Размерность, мм	104x64,7	106x67,9
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1099	1198
Макс. мощность, л.с./об/мин	160/9750	170/9750
Макс. крутящий момент, Н·м/об/мин	123/8000	131,4/8000



**DUCAPI 1198S.** Уникальный L-образный 2-цилиндровый двигатель Testastretta Evoluzione с десмодромным приводом клапанов. По сравнению с прошлогодней версией, рабочий объем увеличен с 1099 до 1198 см<sup>3</sup>, его размерность такая же, как у гоночного мотора WSBK. Технология вакуумного литья позволила на 3 кг снизить массу картерных деталей. В сезоне 2009 года «Эска» впервые оснащена противобуксовочной системой. Пространственная рама изготовлена из стальных труб. Передняя вилка — полностью регулируемая, Ohlins. Задний маятник — с консольным креплением колеса. Моноамортизатор Ohlins, кроме обычного набора настроек, позволяет также изменять высоту задней части машины. Тормоза — Brembo, с моноблочными скобами. Мотоцикл оснащен также системой сбора и анализа данных.

Сначала специалисты принялись за самое «слабое звено» — тормозные магистрали. Их взяли армировать металлом и даже углепластиком. Дошел черед и до самых «машинко» — тормозных скоб и главных цилиндров.

Классическая тормозная скоба состоит из двух половинок, скрепленных болтами, установленными перпендикулярно плоскости колеса. При повышении давления в системе эти половинки стремятся разойтись, чему «способствуют» их малая толщина и короткие болты — размеры ограничены в силу того, что рядом спицы колеса. Как обойти это ограничение, придумали еще больше десяти лет назад: повернуть болты на 90 градусов, направив их по радиусу от оси колеса (почему такие скобы и назвали «радиальными»). Во-первых, больше «мяса» — выше жесткость. Во-вторых, половинки скоб больше не стремятся «уйти» в стороны от диска. Сейчас тормозами с радиальными скобами комплектуют даже скутеры.

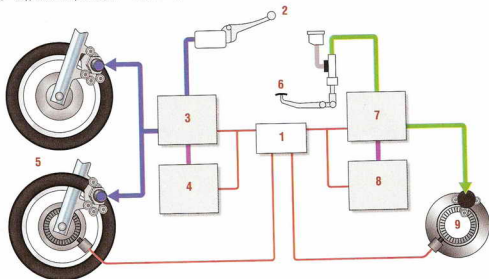
А можно ли вообще уйти от половинок и крышек? Можно! В гоночной технике давным-давно применяют моноблочные скобы из цельного куска металла. Страшно дорогие! Представьте, их «вырезали» — со всеми каналами и «шахтами» поршней — из цельной болванки. Но развитие технологии совершает чудеса, и моноблочные скобы сегодня — самая модная «фишка» современных спортбайков. Перечислим только дебютантов этого года, оснащенных такими тормозами: Aprilia RSV4, Ducati 1198S, Honda CBR600RR, Suzuki GSX-R1000.

**ABS ДЛЯ СПОРТБАЙКА.** Антиблокировочные тормозные системы (ABS) стали довольно привычным оснащением родстеров и туреров, но на экстремальных спортбайках их применяли еще не отваживались. Ведь для «спорт» режимы, которые заставляют «мозги» ABS впадать в панику и нещадно сбрасывать давление в системе (резкие, частые торможения за гранью съезда) — штатный режим. Значит, нужен другой подход к созданию и настройке системы.

Пионером выступил концерн Honda: с 2009 года ABS устанавливают на спортбайки CBR600RR и CBR1000RR Fireblade. Пока только на заказ. И эта система принципиально отличается от всех, разработанных раньше! Прежде всего, ее можно назвать «тормозами по проводам». Датчики на рычаге и педали дают сигнал электронному блоку о том, что водитель начал тормозить, а специальное устройство измеряет интенсивность торможения. Блок управления, обработав данные, передает команды

### Схема комбинированной тормозной системы с ABS на спортбайках Honda:

- 1 — электронный блок управления;
- 2 — тормозной рычаг;
- 3 — передний клапанный узел;
- 4 — передний электронасос;
- 5 — передний тормоз;
- 6 — тормозная педаль;
- 7 — задний клапанный узел;
- 8 — задний электронасос;
- 9 — задний тормоз.





## ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Модель	Aprilia RSV1000R	Aprilia RSV4 Factory
Модельный год	2008	2009
Сухая масса, кг	189	179
База, мм	1418	1424
Число и расположение цилиндров	V2	V4
Размерность, мм	97x67,5	78x52,3
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	998	999
Макс. мощность, л.с.-об/мин	143/10000	180/12500
Макс. крутящий момент, Нм-об/мин	107/7500	115/10000

**APRILIA RSV4 FACTORY.** С иглолки новый спортбайк, разработанный с прицелом на успешные выступления в чемпионате WSBK. Компактный 4-цилиндровый двигатель, с углом развала 65 градусов, оснащенный системой управления дроссельными заслонками «по проводам», с индивидуальными сервомоторами для каждого ряда цилиндров. Коробка передач касетного типа, сцепление – с обратной пробуксовкой. Диагональная алюминиевая рама позволяет очень тонко настраивать геометрию и развесовку мотоцикла: изменяются угол наклона рулевой колонки, установка маятника задней подвески и высота расположения силового агрегата. Тормоза – Brembo, с моноблочными передними скобами. Кованые колеса из алюминиевого сплава.

электромеханическим насосом – отдельным для переднего и заднего контуров – которые и создают давление в тормозной системе. Эта система – комбинированного типа: при воздействии на педаль «подтормаживает» и передний тормоз. А в том случае, если двигатель выключен или при сбое в электронной системе, давление передается непосредственно от педали и рычага к тормозным колодкам. Если датчики на колесах обнаруживают блокировку, электронный блок управления дает команду сни-

зить давление в системе. Чтобы разместить все это «хозяйство» на спортбайке, все узлы разделены на отдельные компактные блоки. Тем не менее, АБС утяжеляет на целый десяток килограммов массу мотоцикла.

Несомненно, конкуренты с большим вниманием будут следить за тем, как мотоциклисты воспримут спортбайки с АБС. И если дадут «добро», мы увидим стремительное распространение «умных» тормозов и в этом классе мототехники.



**ПЕРЕДНЯЯ Вилка BPF.** Развитие техники идет по спирали – и появление вилки BPF убедительно подтверждает правоту этого постулата.

В последнее десятилетие стандартом для спортбайков стали первернутые вилки картриджного типа. Что есть картридж? Если вкратце, это вкладываемая внутрь вилки дополнительная труба, внутри которой ходит поршень. В дощечке картриджа расположены клапаны сжатия, на поршне – клапаны отбоя. Картридж легко вынуть, чтобы его отремонт-

«Гребенка» АБС на колесе спортбайка – пока еще экзотика.



Передняя вилка Showa BPF мотоцикла Kawasaki ZX-6R Ninja. Пружины расположены в нижней части вилки, соответственно вниз и регулировка их предварительного поджатия. А вот узлы регулировки гидравлического усилия сжатия и отбоя – в верхней части вилки.





## ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Модель	Honda CBR600RR	Honda CBR600RR
Модельный год	2008	2009
Снаряженная масса, кг	183	184
База, мм	1375	1375
Число и расположение цилиндров	4 в ряд	4 в ряд
Размерность, мм	67x42,5	67x42,5
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	599	599
Макс. мощность, л.с./об/мин	120/13500	120/13500
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	66/11250	66/11250

**HONDA CBR600RR.** Модернизированная версия спортбайка образца 2007 года – самой легкой «шестисотки». Изменения головки цилиндров, поршня и выпускного тракта призваны увеличить отдачу в диапазоне 8000 – 12000 об/мин. Переднее колесо оснащено новыми тормозами с моноблочными скобами. Но главное новшество – устанавливаемая по заказу комбинированная тормозная система с АБС.

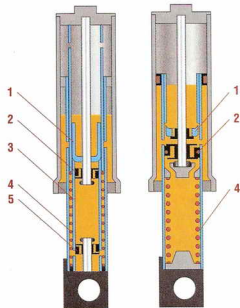
тировать или заменить, а расзенненные клапаны значительно улучшают качество демпфирования.

Но дополнительная труба – дополнительная масса. К тому же из-за множества труб, которые надо вложить друг в друга, диаметр поршня довольно мал – значит, при том же ходе он перемещает меньшее количество жидкости, а давление – выше. Кроме того, высокое внутреннее трение снижает чувстви-

тельность вилки... И вот компания Showa несколько лет назад предложила... отказаться от картриджа. Созданная ее инженерами вилка, получившая обозначение BPF (Big Piston Fork – «вилка с большим поршнем»), по своей конструкции удивительно напоминает старые примитивные штоковые «телескопы». Конечно, клапанная схема гораздо изощреннее, да и вилка – перевернутого типа. Поначалу Showa BPF

применяли в мотогонках, а в этом году она стала составляющей сразу на двух серийных спортбайках – Kawasaki ZX-6R Ninja и Suzuki GSX-R1000. Так, у Kawasaki диаметр поршня (37 мм) почти в два раза больше, чем у прошлогодней картриджной вилки (20 мм). Говорят, особенно заметны достоинства новой вилки на входе в поворот: мотоцикл меньше «клюет» при сбросе газа и четче «пишет» траекторию.

Сравнение вилки картриджного типа (слева) и вилки BPF: 1 – направляющая штока; 2 – поршень; 3 – корпус картриджа; 4 – подвижная труба; 5 – клапаны сжатия.



Благодаря применению специальных штоков инженеры Yamaha смогли вдвое сократить число ламп в «носу» спортбайка YZF-R1.



## ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Модель	Kawasaki ZX-6R Ninja	Kawasaki ZX-6R Ninja
Модельный год	2008	2009
Сварженная масса, кг	201	191
База, мм	1405	1400
Число и расположение цилиндров	4 в ряд	4 в ряд
Размерность, мм	67x42,5	67x42,5
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	599	599
Макс. мощность, л.с./об/мин	131/14000	128/14000
Макс. крутящий момент, Н·м/об/мин	66/11700	67/11800



**KAWASAKI ZX-6R NINJA.** Глубокая модернизация модели образца 2009 года, направленная главным образом на снижение массы (удалось «снять» целых 10 кг!) и увеличение крутящего момента на средних оборотах.

Коробка передач кассетного типа, сцепление с обратной пружинкой. Задний подрамник новой конструкции состоит из двух частей. Передняя вилка – системы BPF.

Угол наклона рулевой колонки изменен с 25 до 24 градусов, высота седла меньше на 5 мм.

Тормоза – лепесткового типа.

**ФАРЫ СО «ШТОРКАМИ».** Раздельные лампы дальнего и ближнего света стали привычными в «люстрах» спортбайков. Так, у прошлогодней Yamaha YZF-R1 в «носу» целых четыре лампы: две – ближнего и две – дальнего света. Но ведь их световые пучки отличаются лишь тем, что ближний меньше освещает центр дороги и верхнюю полуфору – чтобы не слепить встречных. Так не проще ли применить шторку,

отсекающую часть потока? В Yamaha так и сделали: на R1 образца 2009 года две лампы дальнего света, а при включении ближнего соленоид переключает шторкой часть светового пучка. Новые фары – компактнее и легче прошлогодних.

**ИНЖЕНЕРНАЯ ВАКХАНАЛИЯ.** Да, прогресс не остановишь! Каждый год кажется, что больше придумать

уж и нечего, однако вечная гонка за кошелем покупателя заставляет разрабатывать все новые и новые изобретения.

Как мы видим, не устарела и та истина, что гонки улучшают породу. Самые важные новшества пришли из мира большого спорта. Так что если вы хотите узнать, какими будут спортбайки лет через десять–двадцать, присмотритесь к мотоциклам MotoGP. **И**

**BMW S1000RR.** Самый загадочный дебютант этого сезона. Немецкий концерн держит интригу до конца, наотрез отказываясь до весны раскрывать какие-либо технические подробности. По слухам, в рядной литровой «четверке» десмодромный привод клапанов, ее мощность – около 190 л.с., мотоцикл оборудован противобуксовочной системой.







...Это с какой стороны посмотреть. С одной, уж кто-то, а жители Германии (пора отвыкать от «немцев» — по моим наблюдениям, немцы в ФРГ катастрофически кончаются), казалось бы, не страдают от нехватки проводимых в стране кастом-шоу самого различного калибра. С другой же, если перефразировать одну из наших народных алкогольно-прикладных мудростей,

Дмитрий ДОЛЬНИК, кастом-критик «Мото»,  
фото Виктора ВОЛЫНСКОГО

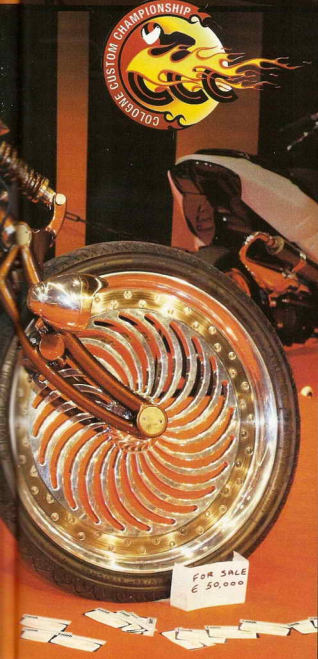
# ШОУ МНОГО НЕ БЫВАЕТ



The Lamb II английской мастерской Lamb Precision Engineering. Мотор — RevTech (1442 см<sup>3</sup>). Коробка передач — «харлеевская», 5-ступенчатая. Колеса — CNC. Передний тормоз — типа «рим-брейк», задний — барабанный. Своеобразное ретро.



Да, это скутер. И не смотрите на меня так. Twin Dragster of Scooter Center Koin (SCK) построен в 2007 году в честь 15-летия компании. Два мотора Malossi общим объемом 360 см<sup>3</sup> выдают 51,7 л.с. И все-таки это скутер.



Ишь как обернулось! Официозный кельнский InterMot входит теперь в филиальную систему чемпионата мира по кастом-байк-билдингу.\* А точнее, «филиалом» чемпионата является проводимый в рамках мото-салона конкурс с громким названием Cologne Custom Championship (CCC).

Это кастом-шоу именуется себя «чемпионатом», но справедливости ради замечу, что по представительности оно далеко не дотягивает до таких крупных событий немецкого кастом-календаря, как чемпионат Европы в Майнце или выставка Custombike в Бад-Зальцупфене. По крайней мере, пока не дотягивает. И пусть география участников CCC в этот раз довольно скромна (свои работы представили мастера из Германии, Нидерландов, Франции, Бельгии и Великобритании), тем не менее, посмотреть было на что. Многие из выставленных в Кельне аппаратов только что вернулись из-за океана с чемпионата мира в Стерджис («Мото», № 12-2008).

Призов устроители заготовили немало, как, впрочем, это обычно и делают на «начинающих» кастом-шоу. В каждом из четырех классов – Chopper/Cruiser, Streetfighter, Sportler/Racer и Scooter (впервые на моей памяти скутеры выделены в отдельный класс на соревновании

такого ранга) – назвали пятерку лучших. Плюс к тому – тройку призеров «филиала чемпионата мира» от AMD.

В результате в номинации Chopper/Cruiser триумфатором себя наконец-то почувствовал наш старый знакомый Томас Хаберман («Мото», № 9-2005). А ведь последние несколько лет на «центровых» кастом-мероприятиях он был откровенно задвинут в тень. (Да я и сам, если честно, искренне считал, что его по-своему великолепные хайнеки безнадежно выпадают «из тренда», то есть попросту морально устарели). А тут – о-ба-на! – Fenris от Habermann-Performance берет первое место в классе, а Срутт – третье. Боюсь даже предположить, как добился Хаберман такой благосклонности судей. Чует мое сердце, без вонзания иглол в куклы вуду не обошлось.

Схожая ситуация и в номинации Streetfighter. Две работы Томаса Хольциера из немецкой мастерской Warm Up Zweiradtechnik (опять немец, опять Томас, опять две) заняли первое и четвертое места – соответственно Konquistator на базе Kawasaki Z1000 и Yin+Yang на базе Kawasaki ZX10R.

В классе Sportler/Racer\*\* первый приз достался британцу Никку Гейллу

\* 300 000 посетителей InterMot – цифирь серьезная. Такой «кусок» хваткие «аэмдэшники» (AMD – британская компания, организующая чемпионаты по кастомайзингу) просто не могли упустить.

\*\* Хорошее все-таки немецкое слово – «шпортер». Вроде, и значит то же самое, что «спортер», но в английском «спортсмен» слышится налет снобизма, даже позерства. Этокое полосатое трико, напомаженные усы... А «шпортер» – он такой: р-раз, зашамочет пропеллером – и номиня как звали. (Не куря.)





Best of Show Кельнского кастом-чемпионата – Twintrax PowerPlus немецкой (или и так видно, что немецкой?) компании Madaus-Design. Впервые засечен на голландском шоу BigWiel осенью 2007 года, где занял «по линии АМД» второе место и был делегирован на чемпионат Европы 2008 года, однако выше 15-го места во «Фристайле» подняться ему не удалось. Вроде все – облом. А нет – добился, гляди ж ты, своего! – в Америку едет двухмоторный техно-гимн. Кристоф Мадасу из Кельна вынашивал и воплощал этот проект долгие 13 лет. Ну что ж, выносил. Два «харлеевских» мотора с компонентами S&S общим объемом 2680 см<sup>3</sup> выдают оптом около 160 л.с. Коробка передач – 5-ступенчатая Harley-Davidson с шестернями Andrews. Вилка – «перевертывш» – White Power. Колеса – Fischer. Тормоза – Harrison. Выпускная система – SuperTrapp E.A.R. Сухой вес – 400 кг. Длина – 2710 мм. Колесная база – 2060 мм. Причем этот «крупный мальчик» занял также пятое место в классе Cruiser/Cruiser. Так это чоппер, спросите вы? Или круизер? А куда ж его девать-то было, окаяного? К стритфайтерам определить? Или к «спортам»? А то, может, к скутерам? Передушил бы еще ненароком...

Marita – очередной безумный агрегат компании Scooter Center Kohn.  
 «На сухую» – 32,5 л.с., «под нитросом» – 43,4 л.с.  
 А ведь когда-то это был Italjet Dragster.







Dragster RS (Racing Series) от Thunderbike. Не побоялись «тандербайковцы» вступить на территорию, оккупированную Walz Hardcore Cycles – взяли да и сделали добротный ездовой «дорожный дрегстер» с могучей рамой из труб 45-миллиметрового диаметра и задним моно-маятником. Теперь вот строит аппарат мелкой серией и жизни радуются.

и его кафе-рейсеру Little Miss Dynamite. Да и названии замечательное!

Ну и, наконец, лучшей работой в «кастомайзинге малых форм» (категория Scooter) признан Piaggio Red

Hornet, автор – Ральф Вёсснер.

А на чемпионат мира 2009 года на правах обладателя титула самого пресамого – Best of Show по версии AMD отправится двухмоторный Twintrax Кристофа Мадауса (кстати,

из Кельна мужик – это я так, безо всяких намеков). Второе «амдэшное» место получил Seppster2 Ice Racer от TGS Motorcycles, а третье – Open Mind от Thunderbike (оба аппарата хорошо нам известны по прошедшим чемпи-

Воб'Р – новое творение французской мастерской КМР, о которой мы недавно рассказывали («Мото», № 9-2008). Да уж, брутальная вещьца!

Мотор от Suzuki GSF1250 Bandit, модифицированная рама от Suzuki GSX-R1000 1989 года, консольные вилка и маятник, автомобильные колесные диски...

И наконец, «хайтек из хайтеков» – сиденье от древнего трактора. Юмор, по типу...





Fenris компании Habermann-Performance – победитель в номинации Chopper/Cruiser. Мотор – S&S Evolution 1852 см<sup>3</sup>. Коробка передач – 6-ступенчатая Baker. Рама-хайнек с 42-градусным рейком и односторонний свингарм – Habermann. Колеса – Speed-point. Передний тормоз – RST, задний – «трансмиссионный» Baker. Художник – Бьянка Хенниг.

натам Европы и мира). Интересно, что по правилам «филиальных» европейских кастом-шоу мотоциклы, занявшие второе и третье места, премируются путевкой в Майнц – на чемпионат Европы. Так вот, и Open Mind, и Seppster2 Ice Racer уже и послать-то некуда – и «на Европе», и на мировом первенстве они засветились. (У нас так не бывает! Чтoб послать некого – случается. Но чтoб некуда послать?!).

Скрыт от Habermann-Performance – третье место в классе Chopper/Cruiser. Интересно, сколько Бьянка Хенниг для Хабериана черпеков нарисовала на его аппаратах за все эти годы – сотни, тысячи? Ну, и название, что называется, в тему – «Склеп».







Первый приз в классе Sporter/Racer вручен Никку Гейлу за его Little Miss Dynamite – традиционный британский кафе-рейсер, но с американским V-тивом от S&S (1639 см<sup>3</sup>). Мотоцикл построен совместными усилиями английских компаний Nick Gale Custom Cycles (NGCC) и Stonebridge Motorcycle Company (она же Stomoso). На производственных площадях Stomoso планируется мелкосерийный выпуск этого мотоцикла под маркой Ace Cafe Racer (к проекту «подписалось» легендарное лондонское Ace Cafe). Коробка передач – 6-ступенчатая Baker. Рама – реплика знаменитой «перинь» (Featherbed) производства NGCC. Передняя вилка – Ohlins. На чемпионате мира-2008 в Стерджисе, кстати, аппарат занял второе место в классе Production Manufacturer.

Следующий Кельнский кастом-чемпионат назначен, согласно графику проведения Intermot, на октябрь 2010 года. И даты уже известны – с 13 по 17 октября. Нет, вы видели этих оптими-

стов? Им глубоко по фигу, как отразится нынешний финансовый кризис на мировом кастомайзинге. А уж такие мелочи, как несущиеся к Земле гигантские астероиды, и вовсе не берут в расчет. «

Ни за что не догадаетесь, в каком классе занял второе место этот лихой «легковес» с гербом ГДР на баке... В классе Streetfighter! Вообще-то, сам автор – голландец Флорис Вельтуйс классифицирует этот аппарат, построенный на базе MZ RT125/3 начала 60-х (а по сути – DKW RT125 образца 1939 года), как – внимание! – «vintage-style dirt-tracker». Что ж, мужика можно понять: у него язык не повернется назвать своего любимца «рэт-байком» после того, как за покраску пришлось выложить 500 евро (сечете тамошние ценники?). И это на фоне того, что практически все необходимое для создания сего шедевра (я без иронии, почти) найдено на свалке. Вру, не все – забыл про комплект триальных шин Mefo, а это еще 110 евро! А вы говорите «рэт-!







Кlaus Бойтлер из немецкой компании Beutler Lack & Design упорно продолжает придавать мотоциклам BMW яйцеобразную форму. Фаберже какой-то, ей-богу! (Ранее его «яйцо» вы могли видеть в репортаже с выставки Custombike2006 в «Мото», № 3-2007.) Нынешний вариант, занявший на Cologne Custom Championship третье место в классе Sportler/Racer, построен на агрегатах BMW R1100S и щеголяет «тракторной» колесной схемой – когда диаметр заднего колеса больше диаметра переднего. В данном случае – на мно-о-го больше.



А вот за это чудо под названием Cafe Rouge (второе место в категории Sportler/Racer) англичанин из Lamb Precision Engineering и лично Ларри Хьютону уважение! Неординарный аппарат практически наступил на пятки десятке лидеров чемпионата в Стерджисе – ему досталось 11-е место. Motor – 850-кубовый Norton 1976 года. Интересно смотреться элементы, выполненные из акрилового стекла. Рейж – регулируемый (!) в пределах от 25 до 38 градусов. Кроме того, регулируются высота «кормы» и отдельно – высота седла. С учетом этих регулировок силуэт мотоцикла может кардинально меняться. Трансформер да и только!

Великое множество индексов, названий, прозвищ мототехники, неуклюжие подчас попытки ее классификации вносят сумятицу в умы тех, кто выбирает для себя «два колеса». А героические попытки разобраться в этом многообразии вязнут в бумажной массе журналов и каталогов. И в сознании остается лишь один полубредовый вывод:

## ЭНДУРА – ДУРА, ЧОППЕР – МОЛОДЕЦ

ПОДВОХИ ТЕРМИНОЛОГИИ

Александр ВАРЛАМОВ,  
фото из архива редакции

«Да хоть горшком назови – лишь бы не в печь!» Так ведь суют! Смотрите, какие штуки выделывает с покупателем невинное словечко «эндуро». Беда в том, что у нас этим термином награждают мотоциклы самые разнообразные, которые внушают хоть какую-то надежду на передвижение вне дорог. И что получается? Один покупает изделие компании «Х» (марку не называю – не о том речь), чтобы колбасить по буеракам, а получает аппарат с смирным до впадения в летаргический сон

мотором, нервно складывающимися до упора на любой кочке подвесками, а также шинами, которые беспомощно вязнут в первой же луже. Другой выберет продукт компании «Z» для каждодневных поездок на работу да воскресных прострелов вокруг дачи. И с ужасом обнаруживает, что с прострелами еще так сян, а вот асфальт машина откровенно недолюбливает, длинноходные подвески в скоростном вираже живут своей жизнью, мотор хоть и просыпается только у красного сектора тахо-

метра, зато уж так подхватывает, что не успеваешь менять памперсы.

Скажете, это совсем уж крайний случай – любому «чайнику» квалифицированный продавец мотосалона сумеет все объяснить, рассказать, а еще и покажет номер журнала, в котором достоинства и недостатки каждой модели аккуратно запротоколированы и разложены по полочкам. Но, во-первых, нынче мотоциклы у нас продают чуть ли не в супермаркетах, аккуратно между памперсами и туалетной бумагой. Во-вторых, ошибаются





и продавцы (об уровне компетенции многих промолчим). Да что продавцы: и по страницам специализированных изданий гуляют сравнения совершенно цивильных аппаратов с «чистокровными» спортивными машинами. Причем авторы искренне удивляются: в обозначениях одной и другой моделей разница лишь в одной буквке – а «в деле» такая разница! А что уж говорить об изданиях неспециализированных...

А все почему? Да потому, что нет в русском языке слов, точно разделяющих эндуро разного пошиба. Термин «мотоцикл двойного назначения» (калька с ан-

глийского dual purpose bike) хоть и точен (ну, с оговорками), но громоздок, потому у нас и не прижился. (Вообразите, что новобригадный владелец XR250 говорит друзьям не «купил себе эндурку», а «купил... двойноназначенку».)

Давайте же попробуем разобраться, что такое «эндуро».

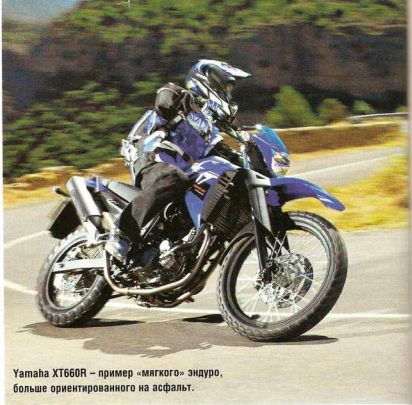
Федерация мотоспорта утверждает, что это спортивный мотоцикл для тех соревнований, которые раньше назывались «многодневка» или «шестидневка» (Six Days). Он родной брат «кроссака» и отличается от него незначительно: другие шины, чуток перенастроен-







**KTM EXC Six Days** – спортивный эндуро, он – только для соревнований (фото KTM/R. Schedl).



**Yamaha XT660R** – пример «мягкого» эндуро, больше ориентированного на асфальт.

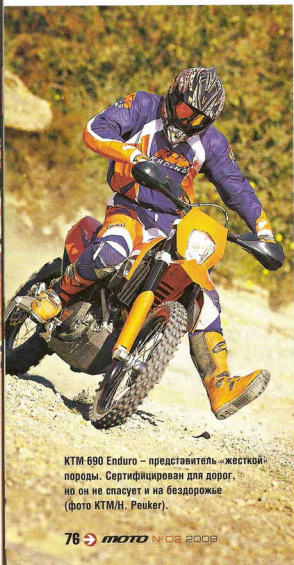
ные подвески, иные передаточные числа в трансмиссии да комплект электрооборудования для гонок в темноте. Для езды по дорогам общего пользования категорически не предназначен!.. Вроде бы, все ясно? Но откуда же сыпется целый ворох терминов-определений: «мягкий», «жесткий», «городской», «для

путешествий»... А вот оттуда: попробуйте живое, развивающееся явление записать в тесные клеточки классификаций.

Попытаемся... «Мягкий» эндуро – то же, что «мотоцикл двойного назначения»: «цивильная» (т.е. сертифицированная для езды по дорогам) машина, «предпочитающая» асфальт, но способная и «жить» вне его. «Жесткий» эндуро ближе к спортивному (по свойствам мотора, подвесок, вездеходности и общему аскетизму), но «циvilность» он сохраняет. У «городского эндуро» 17-дюймовые (как правило) колеса, «обутые» в шоссейные шины, подвески настроены на «асфальтовую» езду, тормоза усилены. (А от «городского» уже рукой подать и до супермотарда...) «Туристический» – с мощным мотором, удобным (в отличие от большинства других эндуро) седлом, большой вместимости бензобаком... А есть еще кроссоверы – нечто среднее между туристическими эндуро и родстерами.



**BMW R1200GS** – классика туристического эндуро.



**KTM 690 Enduro** – представитель «жесткой» породы. Сертифицирован для дорог, но он не спасает и на бездорожье (фото KTM/H. Peuker).

**Honda FMX650** – городской эндуро.



Существует еще один термин, смысл которого совершенно искажен мощнейшим потоком неадекватного употребления – «чоппер». В его основе – английский глагол to chop, то есть – «рубить». «Чоппером» англичане и американцы называют и нож мясника, и топор-колуи, и рубило первобытного человека, и даже... вертолет (он ведь тоже как бы разрубает воздух лопастями). Как прилип термин к мотоциклу? Есть два объяснения (впрочем, не противоречащих друг другу). Во-первых, чоппер – это байк, с которого «срублено» все лишнее: кудрявые крылья, минимум облицовок – все напоказ. Сторонники второй точки зрения указывают на то, что такой мотоцикл (с его разноразмерными колесами и карикатурно вздетым вверх узлом рулевой колонки) своим силуэтом напоминает тот самый топор-колуи (даже с ручкой – сиси-баром). Кажется бы, все очевидно и просто. Так нет же, этот термин сплошь и рядом прикладывают ко всем мотоциклам в американском стиле. Ну посмотрите на Harley-Davidson Road King: какой же это чоппер? Вы еще так же назовите Electra Glide!.. Для этих машин применим термин исчерпывающе точный – «круизер», то есть что-то пригодное для далеких заплывов по асфальтовым рекам. А чоппер – это скорее Harley-Davidson Softail Custom... Так что не кляйте на изыски терминологии, а определяйтесь: вам нужно ехать или шашечки?

И индексы вводят в заблуждение неуклюжего покупателя. Возьмем, например, букву «R», первую в слове racing – «гоночный». Употребляя где надо и не надо, ее девальвировали до нуля. Вот хотя бы: в обозначении Honda CBR600RR этих самых «R» – выше крыши, но этот спортбайк остается благонамеренным гражданским аппаратом, а превратить его в гоночный можно лишь ценой серьезной переделки. Все это понимают, но мирятся с условиями предложенной производителем игры. У маленькой (в сравнении с японскими концернами), но гордой компании Ducati на эти правила свои взгляды. Не то чтобы не правильные – просто другие. И индекс «R» она дает тем своим спортбайкам, которые суть настоящие гоночные аппараты и лишь чисто формально (из уважения к регламенту чемпионата WSBK, в котором машины выставляются на гонки) приспособленные для передвижения по обычным дорогам. Не зная о таком нюансе, покупатель заказывает в салоне модификацию «R», исходя из принципа «что покруче». А позже удивляет великий хай: «Какое же дерьмо эта ваша заливная рыба!» (Не по той ли причине японские концерны больше не выпускают такие полугоночные аппараты, как Honda VTR1000 SP-2 или Kawasaki ZX-7RR?)

Предупрежден – значит, вооружен... Надеюсь, что эти заметки помогут кому-то не промахнуться при выборе байка. ❧



Battistinis Hallucination – чоппер «чистых кровей».



Harley-Davidson Road King – дальнობойный круизер.



Ducati 1098R – аппарат исключительно для искушенного.



«Не ошибается только мертвый», — говорили древние. Истина жива: даже априори не способные к ошибкам компьютеры порой промахиваются. Что уж говорить о конструкторах мотоциклов! Даже среди моделей, в чьих «жилах» течет «голубая кровь», попадаются

# ГАДКИЕ УТЯТА,

## которые не превратятся в прекрасных лебедей

Владимир ЗДОРОВ,  
фото из архива редакции

Со всем необязательно, чтобы они были инвалидами от рождения. Случается, в чем-то ошибаются маркетологи — и без изъянов аппарат, оставаясь совершенно невостребованным, годами пылится в салонах. Бывает, внешне вся такая из себя привлекательная, желанная модель, только связавшись с ней, предстает сродоточием вселенских пороков. (Это

про мото модели, а в мире моделей длинноногих последнее справедливо всегда. Для них добродетель и альтруизм — как приговор: «полная профнепригодность».)

Вот только последствия... Одно дело, если появится полный грамматических казусов опус в стенгазете, и совсем другое — в многотиражном издании. Прикиньте последствия ошибок кастомайзера и массового производителя...

Речь пойдет о моделях BMW, Kawasaki, Yamaha, Suzuki, Honda. Почему именно этих компаний? Совсем не потому, что они грешны больше других — этот список

можно продолжить. Но объять необъятное не входит в наши планы.

Начнем с «баварца». Впервые показанный публике еще в 1996 году BMW R1200C представлял собою видение немцев круизера с оппозитным расположением цилиндров: в дизайне и компоновке агрегатов — верность традициям компании, в техническом отношении — лучшее охлаждение двигателя и другие позитивы.

Видимо, понимая, что 60 л.с. при снаряженной массе круизера под 300 кг вряд ли впечатлят даже истинных поклонников таких несчастливых аппаратов, хитромудрые пиарщики «запустили» BMW R1200C в очередной фильм про Джеймса Бонда (Tomorrow Never Dies — «Завтра не умрет никогда», 1997 год). В картине неуловимый агент британский разведки ловко перепрыгивает на этом



самом BMW (ну кто бы сомневался!) с одной крыши на другую и почему зря раскисает на заднем колесе (не упуская возможности потягивать на ходу смазку японской китаянку)... Ну и по мелочам еще десяток-другой стантрайдерских трюков из разряда невыполнимых даже на велосипеде BMW.

Трюк не впечатлил. В восприятии покупателей BMW R1200C – типичный тяжеловес с немощным двигателем, кошмарной управляемостью и, что особенно скверно, страшнейшим дизайном передней части. В техническом отношении мотоцикл тоже далеко не Рио-де-Жанейро. После продолжительного пребывания в пробках гидравлическое сцепление начинало «вести», после нескольких часов под дождем заливало свечи, максимальная скорость (реальная) едва достигала до 160 км/ч – над владельцем BMW R1200C мог «грязно надругаться» на дороге почти любой. Да, и вот еще нюанс: стоило все это сомнительное великолепие около 25000 евро!.. И благодарные покупатели никак не желали скупать такое вот счастье, записываясь в очереди и в томительном волнении ждать часа встречи с прекрасным. Не желали – и весь сказ! Результат закономерен: модель обрекли на забвение минимальные продажи и разочарование тех немногих, кто все-таки обзавелся этим спорным аппаратом.

Теперь достанется Kawasaki. В 1990 году компания «выстрелила» самым мощным в то время гипертурером – ZZ-R1100. Машина – с фантастическим дизайном (вполне актуальным и сейчас), колоссальной по тем меркам мощностью

двигателя 147 л.с. и максимальной скоростью 285 км/ч. Показатели, которые не стыдно «предъявить» и сегодня.. Увы, к этим «вкусностям» прилагался пакет конструкторских ошибок, расплавившихся за которые приходилось владельцам.

Хлипкая рама, отягощенная снаряжением массой под 280 кг, «прибитая» к дисциplinным подвескам, вызвала эффект хорошей морской качки, но ощущений сколько-нибудь сносной управляемости – ни разу. Потенциал тормозной системы не соответствовал габаритно-весовым масштабам этого локомотива... Но то были семечки: самый ценный «подарок» от инженеров Kawasaki – ущербная от рождения КП с вечно «умирающей» второй передачей. Не помню ни одного ZZ-R1100, в котором она не «скончалась» бы. Что в наших условиях влечет долгое, мучительное ожидание запчастей, дорогой ремонт. В конечном счете – потерянный садовый сезон.

Впрочем, на пальму первенства в номинации «гадкий утенок» может претендовать Suzuki TL1000S.

Компания Suzuki «обрадовала» мотоциклистов этой моделью в 1997 году

(ее сняли с производства в 2001-м) – и тогда же испытала такой шквал критики!.. «Фича» новинки – роторно-поршневой задний моноамортизатор (раньше никогда и никем не применявшийся). У него две особенности: он часто ломался, а еще вырывал «ухом», посредством которого крепился к раме. Кроме того, мотоцикл обладал скверным характером – уходил в непринужденное вили, даже если мало-мальски неаккуратно работаешь с газом. Очень многие мотожурналисты нашли в этой особенности сплошной позитив, однако их восторги не разделили сотни «убравшихся» владельцы «S-ки», не помышлявших о езде на заднем колесе. О таких мелочах, как «резиновая» управляемость (спасибо «хилой» раме) и врожденный непомерный «масляный аппетит», говорить излишне.

В Suzuki довольно оперативно провели работу над ошибками и выпустили куда более гармоничный Suzuki TL1000R – с другой рамой, вилок и с более надежным креплением заднего роторно-поршневого моноамортизатора, – таким образом, де-факто признав







все «болезни» версии «S». Но это случилось уже потом.

«Мотопроизводителя номер один», то есть Honda, также не минула участь родов с патологиями плода. Один из последних проколов компании, вне всяких сомнений — неудавшаяся попытка проникнуть в мир супермото. Случилось это в 2004 году. Маркетологов Honda заело, когда наблюдали, как кон-

куренты почему зря состригают купоны на волне роста популярности супермото. Отнять часть этих купонов компания намерилась моделью Honda FMX650. В нее установили силовой агрегат от «почетного ветера-





на» – NX650 Dominator. Но и без того не поражающий «поголовем» «лошадей» древний «воздушник» совсем «зачах» в шасси новинки – выдавал «убийственные» 37 л.с. для отнюдь не мотардовских 163 кг. «Контрольный выстрел» в FMX650 – приборная панель «привет из 80-х»: сиротливый спидометр и парочка ламп. Сложно сказать, какими концептуальными умопостроениями руководствовались создатели этого «пожирателя пробок», но одного они добились точно – вопиющего несоответствия формы и содержания. Странный получился мотоцикл: внешне – волкодав, на поверку – болонка. Не берусь говорить за весь мир, но знаю, что в России интерес к модели почти на нулевом уровне. Не наш это пес – болонка в волкодавей шкуре.

Облажалась и Yamaha... Весь из себя грозный нейкд с почти 1700-кубовым двигателем, Yamaha MT-01, дебютировал почти пять лет назад, а концепт представили еще в 1999-м. Шума было очень много – в прямом смысле слова. На выставочном стенде Мюнхенского мотосалона надрывались барабаны, пестрели рекламные слоганы: «Зверь при-

шел!»... К новинке сразу предлагался «окарбоненый» спортивный вариант. «Сердце зверя» – от... круизера! Чудовищного размера силовой агрегат с «умопомрачительными» для brutального нейкеда 86 л.с. и максимальными 7000 об/мин!.. Вне стенда, на дороге, «зверь» оказался не так страшен, как его «малевали»: раскручивать этого тихогодного тугодума до максимума оборотов коленвала смысла нет – уже после 4000 об/мин он «сдувает щеки», и пилот в недоумении... А почему все так нескладно? Весь конструктив MT-01 весом под 260 кг установлен на анимичные, не справляющиеся с такой массой подвески (концепция – «минимум шасси, максимум двигателя!»). Даже при том, что подвеска оснащена всеми возможными регулировками, стоит войти в режим активного пилотирования, шасси моментально становится беспомощным. Здесь тот же случай – торе волкодава на лапках болонки. Следствие – посредственная управляемость. И потом, стоит хоть чуть «не-серьезно» упать – «бесконечный» силовой агрегат (это о размерах и массе) раздавит все под собою и сам получит

увечья. Представьте масштабы финансового бедствия для владельца!.. И если уж заговорили о деньгах: стоит MT-01 отнюдь не полшухи – 560 000 рублей... С чего бы модели при таких раскладах оказаться желанной?

Не вызвав любви и страсти публики, Yamaha отчаялась на откровенный депинг: почти во всех мотосалонах цена на мотоцикл обрушилась на 100 000 (!!) руб., однако и тогда ажиотажный спрос на него почему-то не вспыхнул.

Многие владельцы упомянутых мотоциклов будут с пеной у рта доказывать, что у их любимцев нет недостатков, все перечисленное – не более чем особенности, к которым можно привыкнуть или даже полюбить их. Ну да, любовь зла... Надеюсь, оппоненты примирит с действительностью то обстоятельство, что автор не претендует на роль глшатая истины в последней инстанции. Другое дело, истина – уровень спроса... И еще. Существует право, не записанное ни в одну из конституций, ни в один закон, даже в «Биль о правах»: всякий имеет право на ошибку. В том числе великие мотопроизводители. ❧

Рисунки Сергея ЧИРКОВА.





Вячеслав КИЦИС

Нью-Йорк... Только что отгремел Крисмас – Рождество 1993 года. Полуголодный и злой, оттого что ничего не вышло с покупкой автомобиля и на работу никак не мог устроиться, чтобы хоть как-то успокоиться, я проветривал мозги на набережной Ист-Ривер. В это время года жители Нью-Йорка без «намордников», закрывающих большую часть лица, на улице не показываются – здешняя роза ветров позлее меня, голодного.

## КУПИТЬ «ЯМАХУ» В АМЕРИКЕ

Повернул голову, превратившуюся в кусок льда, увидел и... начал оттаивать. Большими неоновыми буквами – «Honda, Yamaha, Suzuki». Огромный мотосалон! И всего три ступеньки отделяли меня от долгожданного тепла и залитых светом мотоциклов. Предположить не мог, что эти три ступени ведут к очередному приключению в Америке.

Первый зал уставлен новыми мотоциклами. На них я, конечно, посмотреть могу, но только как на выставке: купить на мои жалкие, втиснутые в карман 1850 долларов мог разве что пару колес, да и то не хватало бы... Второй зал, секунд-хэнд. Много интересного, но цены!.. Третий зал. Нет, тоже не по карману. И тут в темном углу что-то до боли знакомое... Так и есть, Yamaha Eleven. Почему сразу узнал (в те годы, когда в России мотоциклов-инюмок практически не было, «в лицо» их, разумеется, никто не знал)? У меня дома на стене висел выдранный из Motorcycle poster с ее изображением. Я этот мотоцикл изучил до мельчайших подробностей и мог бы нарисовать с закрытыми глазами. А тут – живьем!

Подъезжает менеджер: «Сэр, покажите, пожалуйста, Yamaha Eleven». «У нас нет такого мотоцикла», – отрезал он и собрался было уходить. – «А это что?» – поймал я его за рукав. Удивление на его лице было неподдельным. Он подозвал другого менеджера, и они долго спорили, пока наконец не вспомнили про меня. – «Извините, сэр, этот мотоцикл так давно здесь стоит и про него никто не спрашивает, что все о нем позабыли. Он, как бы это сказать... ничейный: у него нет хозяина, и к нам он попал, если мне не изменяет память, с полицейского аукциона».

Я слышал про такие аукционы: на них пару раз в году за бесенок продают найденные ворованные байки, но от них бывшие хозяева отказываются, поскольку угонщики, как правило, падают и уродуют машины, а зачем брать битые, если страховку за них уже получили. Или это просто бесхозные мотоциклы – много таких, выросших колесами в землю, видел в ньюйоркских дворах.

«А можно его выкатить?» – попросил я. Нет проблем! Аккуратно, чтобы не задеть стоящие вокруг блестящие байки, мы троим выкатили тяжелый аппарат на середину зала. Чуть помят бензобак, задет глушитель, снесена подножка и еще мелочи по кругу: рычаг сцепления, зеркало и переднее крыло... Следы легкого падения. Для меня, изголодавшегося по хорошему «железу», это все поменял – раз плюнуть. В остальном-то мотоцикл целехонкий! Мощная воздушная «четверка» объемом 1100 куб. см, дисковые тормоза спереди, а для полноты счастья и сзади, карданная передача. О чем еще мечтать человеку из бывшего «совка»!

«Хау мач?» Долго совещались, пожимами плечами, кликнули еще одного, наконец назвали: 700 долларов. «Окей! Завести можно?» Побегали за механиком. Пришел метис в замусоленном комбинезоне, походил вокруг и сказал: «У мотоцикла нет даже ключа. Хотите завести – загоняйте в сервис». Еще бы не хотеть! Закатали. Я огляделся: мастерская очень приличная – с хорошим инструментом, подъемниками и, как я понял по разобранному в пыль, до поршней моторам и чистоте вокруг, толковыми механиками.

Притащили со склада новый замок зажигания с ключем, перекинули фишки. Повернули ключ, а в ответ... тишина. Если откровенно, другого я не ожидал – мотик застыл. Интерес ко мне мгновенно угас. Ну, кто в Америке будет работать за спасибо, да еще возиться со старьем – байку 11 лет! – от которого дохода, как навару от лиц... Наверное, только я один в этой суете успею заметить цифру на одомерке – 3000 миль. Для могучей «четверки» объемом 1100 куб. см – это не пробег! При таком возрасте вещь – практически новая!.. Подобное возможно только в Америке!

Моя легенда этой «Ямахи». На нем упали. Не смертельно, но второго раза решили не дожидаться и с чисто американским размахом забросили практически новый мотоцикл, и он где-то кортал свои дни, пока на него не наткнулись полицейские.

А пока я остался у мотоцикла один, и мне его предстояло реанимировать. Ну, за дело! И именно делом совершенно неожиданно заработал у механиков бонус.

– Господа! – нарочито громко произнес, чтобы привлечь их внимание. – Лишнего инструмента не найдется?

Молнии не сверкнули и гром не загрохотал, но в атмосфере повисло нечто, в сравнении с чем гоголевский «Ревизор» со своей знаменитой немой сценой отдыхает. Я только много позже уразумел, почему участников мизансцены поразил столбик.

В Америке... Вы внимательно читаете? В Америке клиент попросил инструмента! Наверное, парни из мастерской об этом будут рассказывать своим внукам: приехал мужик из страны, где с утра до ночи



вариат самогон, а по улице бродят медведи, и потребовал инструмент!.. Выйдя из оцененной, все они наперебой начали предлагать свой инструмент, и, скажу вам, было из чего выбирать.

Разобрал я «Ямаху» прилично – оставил только раму с мотором на колесах. И не могу понять, в чем дело. Чувствую, где-то «дешевит» электричество, но где? И потом, должен сознаться, в электричестве я... не очень. Напялил умное лицо, подхожу к механикам. «У кого-нибудь тестер есть?» Протрянули сразу два. Я сделал лицо еще умнее и на своем «никаком» английском, больше жемствами, чем словами, нагледно предложил: «Прозвони!» Мастер неожиданно легко согласился. Минут через десять игла его прибора наткнулась на «соплю». Как я и ожидал, от долгого стояния под открытым небом одна из многоклемных фишек забилась – аж контакты позеленели. Обнаружение этой беды – целиком заслуга механика.

Дружба людей, умеющих крутить гайки (даже если ты их крутишь на другом конце Земного шара), еще больше укрепилась позже, правда, несколько странным образом.

«Родной» аккумулятор на мотике, конечно, оказался «мертвым». Безо всякой задней мысли, больше по русской привычке, указывая на передвижную тележку с огромным автомобильным аккумулятором для экстренных запусков, я попросил: «Катюшо» прикатите!». Парня снова остолебели, а когда въехали в сказанное, привезли аккумулятор и, что стало для меня уж совершенно неожиданным, запели: «Выходила на берег Ка-

тыш» (конечно по-английски). Чертовски приятно, я вам скажу!

Наступил кульминационный момент. Все побросали инструмент и в раскрепосном настроении окружили мотоцикл. Я повернул ключ в замке зажигания...

Такой черной неблагодарности от человека, к которому все отнеслись тепло и по-братски, не ожидал никто, я сам от себя в первую очередь: все четыре цилиндра дружно «схватили», мотор вяркнул, и из коротких, вздернутых врев двух глушителей низверглось жутко густое и до такой степени плотное темно-коричневое облако, что, казалось, его можно потрогать рукой. Все, кто стоял вокруг, а кроме того подъемники, инструмент, мотоциклы – все в мгновение ока стало безобразно «бурдового» цвета. От неожиданности народ в мастерской дружно присел на корточки (хорошо не залегли). Еще бы, создалось полное впечатление, что мотор взорвался!

Оказалось, все проще и прозрачнее. Видать, какой-то период своей бесхозной жизни мотоцикл провел на улице, и в его вздернутые вверх глушители налетела вода да в них и осталась. И вот теперь, успев стать ржавой кашей, она рванула наружу... Целый день я убирал мастерскую, вытирал мотоциклы, верстаки, инструмент. Единственное, чего я не смог, – постирать комбинезоны механиков: негде было.

Как ни странно, но наших с механиками отношений инцидент не испортил, они ко всему отнеслись с пониманием. Потом даже смеялись. Мало того, наверное, мне в утешение подарили комплект

новых свечей: отлично понимали, что «родные» скоро «кончатся».

Я собрал мотик, попросил разрешения на пробный выезд. «О'кей!» Ни тени сомнения по поводу моей порядочности ни у кого не возникло, даже не попросили в залог документы. Залили бензин, начали было предупреждать: асфальт сухой, но на улице ветер и минус десять... Потом вспомнили, откуда я, и махнули рукой.

Катался, пока руки не одеревенели. Приехал довольный и нагло брянул: «Можно у вас мотоцикл привести в порядок – я тут в углке, мешать не буду? Мне пару – тройку дней хватит». Все-таки при запчастях и шикарном инструменте. «О'кей!»

И я начал ходить в мотосалон, как на работу. Конечно, в два дня не уложился, но через неделю мотик сиял, как новый. Осталось заказать ключ. Его, как вы помните, не было.

Это было потрясание! Ребята рассказали, как найти мастерскую: сядишь в такси, показываешь бумажку (они и адрес написали), и через 15 минут...Щааа! На такси... Откуда деньги?! Нажал в одной руке адрес, в другой снятый замок зажигания – и ножками, ножками...

Захожу. Ко мне вопрос: «Авто?» – «Ну, мотосалон!» – и протягиваю замок. Мужик вынул толстенную книгу и что-то из нее выписал. Ну, думаю, сейчас все раскрутит, вынет сувальды, начнет пилить... А он: «Какой мотоцикл?» – «Yamaha». Вынул другую книгу и опять сделал выписку. «Какой год?» – «1982». Записал. «Как называется?» – «Ямаха Элвэн». Открыл, записал. Подо-

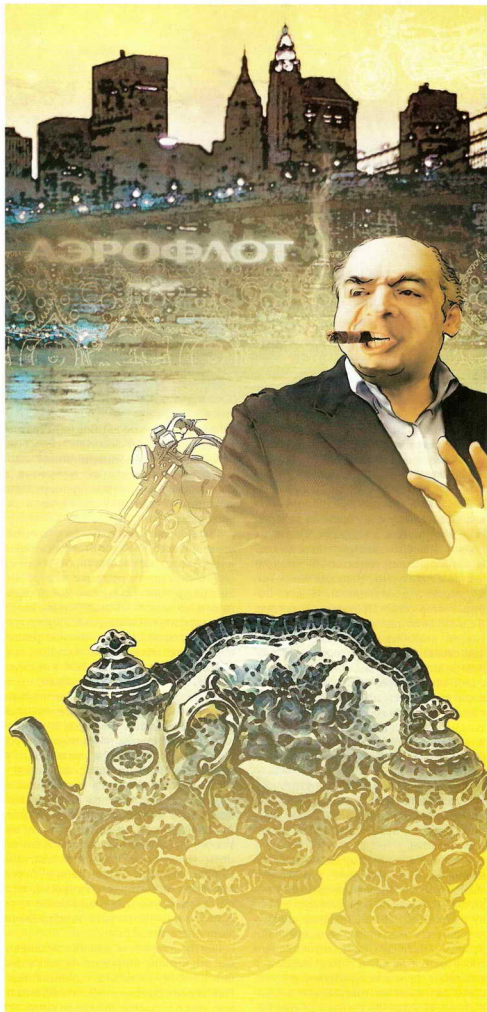
шел к маленькому станку с компьютером, все записанное перенес в «мозги». Визигнула фреза – и дядечка протянул еще теплый ключ. Вставил я его в замок – и чувство реальности происходящего меня покинуло: открыл как «родной!» «Хау мач?» – 25 долларов. Реальность вернулась быстро. «Ты чего? – ткнул я одним пальцем в прейскурант, другим себе в голову. – Ключ для автомобиля – один доллар...» – «Да, – терпеливо согласился он. – Вся Америка – на автомобилях, но ты сел на мотоцикл, значит, становишься не как все. Вот за это – не как все – и надо заплатить. Америка!..» Сошлись на 20 долларах...

Назавтра я шел в салон уже с моим приятелем-земляком – он хотел посмотреть, куда это я неделю ходил как на работу. Вошли. Чувствую, атмосфера в салоне стала напряженной. Возле моей «Ямахи» стоит толстый человек с толстой сигарой и толстым золотым перстнем на толстом волосатом пальце. Будто сошел с карикатуры Кукуриников. «Босс!» – шепнул мне один из механиков.

«Гуд кондишен!» – ткнул он в «Ямаху» сигарой. Еще бы, неделю звяком вылизывал! «Покупаешь?» – «Да.» – «О'кей! 1500 долларов в кассу». – «Как 1500 долларов?!» Я почувствовал, как мой друг схватил меня за плечи за куртку, и услышал: «Не связывайся. Или плати или уходи. Давай попробуем подарить ему гжель – может, помячает, как раз тот самый случай». И он разложил на столе синий сервиз. Само собой, изначально подарок предназначался не этому бультерьеру – везли хорошим людям. «Презент из Москвы!» Босс долго, тупо рассматривал сервиз, что-то бурчал себе под нос. (Потом мой приятель перевел – он прилично говорил по английски – это чудо с сигарой бубнило: очень-очень дурно разризована посуда).

«О'кей, – подбил бабки босс, – ты мне нравишься! На сей раз он ткнул сигарой в меня. – 1300 долларов – и забирай». Наверное, этот паразит по моим глазам прочел, что эту наживку по имени «Ямаха» я заглотнул до самого хвоста и со мной можно делать все, что угодно. И он был прав. «Да пропади ты пропадом со своими вонючими долларами!» Но я вежливо улыбнулся в его толстую рожу и направился в кассу. Мне выписали документы. И тогда я совершил роковую ошибку. Мне, дураку, сесть бы и уехать, но я попросил об одолжении оставить мотоцикл еще на одну ночь – пока договорюсь с пароходством на предмет транспортировки в Россию. В ответ привычное «о'кей».

Ошибаетесь, если думаете, что на этом все благополучно окончилось. На следующий день рано поутру заходим мы в салон, и я сразу понял: снова что-то произошло. Механики, всегда такие привет-







Не обвиняйте любителей «старого железа» в равнодушии к человеку. Для настоящих собирателей антикварные машины – прежде всего память о людях. О тех, кто их делал, кто на них ездил, кто просто жил в старые времена, в худые дни...



ОлеГ ДОЛЯ.  
Ваннальор.  
Казхстан.  
ФотО автора

# «МОЛНИЯ» ПРАСКОВЬИ

Как-то, стоя на перекрестке, я услышал знакомый звук старого «ижака» (его не спутаешь ни с каким другим). Кручу головой – где же «старичок»? Вот он, потихоньку подкатывает к светофору. «Иж-49» – нечасто их встретишь в наших городах. Вымирают медленно и незаметно. Но этот – на ходу и в прекрасном состоянии. Пока мотоцикл стоял на светофоре, я успел познакомиться с владельцем и взять номер мобильного телефона.

У меня есть «Иж-49» – правда, пока еще не на ходу. Зато редкого, раннего года выпуска – 1953-го! – с «родными» окраской, документами и даже номерным знаком. Так что можете себе представить радость от нечаянного знакомства. Вечером я позвонил Сергею, владельцу аппарата, и договорился о встрече.

Мы быстро нашли общий язык. Я поинтересовался: почему именно «Иж-

49»? И услышал интересную семейную историю, действие которой разворачивалось после войны.

Бабушка Сергея, Прасковья Ивановна, во время войны была связисткой, дослужилась до старшего сержанта, награждена боевыми наградами. Но когда через год после победы демобилизовалась, то так и не смогла найти работу по специальности в своем маленьком городке. С горем пополам бабуля устроилась на почту разносить письма и газеты по деревням и селам. Можете себе представить: пешком в любую погоду, хорошо, если подвезут. Лишь через год Прасковье Ивановне выдали на почте транспортное средство – трофейный дамский велосипед. С ним работа пошла, вернее, поехала быстрее и веселее.

Шли годы, и в начале 50-х Прасковья Ивановна отпраздновала юбилей – исполнилось 30 лет. Вечером за торжественным столом начальник почты вру-

чил ей лотерейный билет с напутствием выиграть кучу денег.

Исторический факт: в 1951 году главными призами денежно-вещевой лотереи были: автомобиль ЗиМ; 20 000 рублей; мотоцикл «Иж-49»; велосипед.

Через неделю Прасковья Ивановна проверила «лотерейку» – и обомлела: она выиграла мотоцикл! Когда красавец синего цвета, 1951 года выпуска, прибыл в дом, то сразу возник вопрос: и что с ним теперь делать? Прав нет, ездить Прасковья Ивановна не умела, да и хранить негде. И на первых порах «Иж» жил с курами и кроликами в сарае.

Но все образовалось. На права Прасковья Ивановна выучилась в ДОСААФе, хотя и во дворе нашлось немало «учителей» – и по вождению, и по ремонту. Кое-кто подшучивал: вот и приманка есть для мужика – «закидывай сети и жди улова». Некоторые бабы сильно ревновали: уж как охотно их мужики



Одноцилиндровый 2-тактный двигатель – в блоке с 4-ступенчатой коробкой передач. За чугунным цилиндром – карбюратор К-285 и воздухофильтр центробежного типа.



Палка ногового переключения передач дублирована рычагом ручного переключения.

бросались к соседке помогать управлять с мотоциклом.

Весной Пасковья Ивановна вышла свой мотоцикл и приступила к обычной работе. Теперь она могла брать с собой почти побольше и развозить ее в дальние села и поселки. Старик прозвали ее Молния – как срочные телеграммы того времени. Круглый год «Иж-49» исправно возил свою хозяйку, никогда, ни разу не подводил. Хотя нет, один раз подвел. Но, так думаю, неспроста.

...Вот и вечер, пора домой, а мотоцикл вдруг закапризничал. Начал чихать, пыхтеть, а потом и вовсе заглох. Пасковья не растерялась – устроила ему диагностику: бензин есть, искра есть, так чего ж заводиться, упрямец, не желает? А до дома еще десять кило-

метров! Ничего не поделаешь, придется катить – толкать. Хорошо еще, что почти нет – всю развезла... Протащила «Иж» где-то около двух километров и выбилась из сил. Решила спрятать его в овраге да завалить сеном. За этим секретным занятием и застал ее проезжавший мимо на телеге мужичок, да так напугал, что Пасковья свалилась в обморок. Очнувшись только в обнимку... Так у Сергея, рассказчика этой истории, появились дедушка, Пасковий Иванович, и зажили вместе Пасковья и Пасковий.

А потом на этом

«Иже» ездил и отец Сергея, да и сам Сергей – восседая напкой на бензобачке. Увы, до наших дней семейная реликвия не дошла – угнали... Но рассказы бабушки так запомнились одному из внуков, что он решил восстановить такой же мотоцикл. Только вот бе-



## ВВЕДЕНИЕ

Мотоцикл ИЖ-49 представляет собой машину среднего класса, предназначенную для дорожной езды в одиночку.

Допускается езда с пассажиром на заднем сиде в условиях хороших дорог. Мотоцикл ИЖ-49 является дальнейшим развитием и усовершенствованием ранее выпускавшейся модели. Мотоцикл имеет поддресоренное заднее колесо и переднюю вилку телескопического типа.

3

При эксплуатации двигателя в зимних условиях необходимо соблюдать следующие правила:

1. Место стоянки выбирать по возможности защищенным от ветра и снегопада.
2. Желательно обеспечить защиту клапана, карбюратора и воздухофильтра от попадания снега.

При стоянке продолжительность более 30 минут заправить бензобачок, составив смесь горючего с маслом только в теплом помещении, добившись полного растворения масла в бензине.

3. Масло в карбюраторе следует разогреть, добавляя в него 100–150 см<sup>3</sup> бензина.

После запуска необходимо удалить с клапана, карбюратора и воздухофильтра, предотвратив попадание его в карбюратор. Осторожно нажать на рычаг инжектора, чтобы в карбюраторе произошло образование вакуума.

Для обеспечения запуска двигателя или ликвидации заливки топлива и выжигания остатков декомпрессионного клапана (рис. 34).

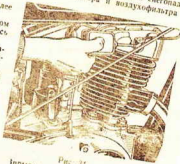


Рис. 34  
Испускание бензина в пиллал



Рис. 25

Органы управления мотоциклом

1—переключатель света, 2—кнопка сигнала, 3—рычаг декомпрессора, 4—рычаг сцепления, 5—рукоятка джойстика, 6—воздушная манжета корректора, 7—рычаг переднего тормоза, 8—рукоятка управления дросселем, 9—рычаг переключения передач



да: в наши дни «Иж-49» почти уж и не осталось. Год искал Сергей. И вот что нашел: раму, переднюю вилку, заднюю подвеску, части двигателя и сиденья. Чтобы отыскать остальное, пришлось обшаривать всю Павлодарскую область. Колеса «родные», на 19 дюймов, попались чисто случайно: проезжал мимо каких-то домиков да увидел дедка с тележкой, катится та тележка на колесах от «Иж-49», да с оригинальной резиной. Выкупил их, а дед вытащил из сарая еще и фару со спидометром. «А где же, дедуля, сам мотоцикл?» – «Сдал на металлолом, заработал на литр водки!..»

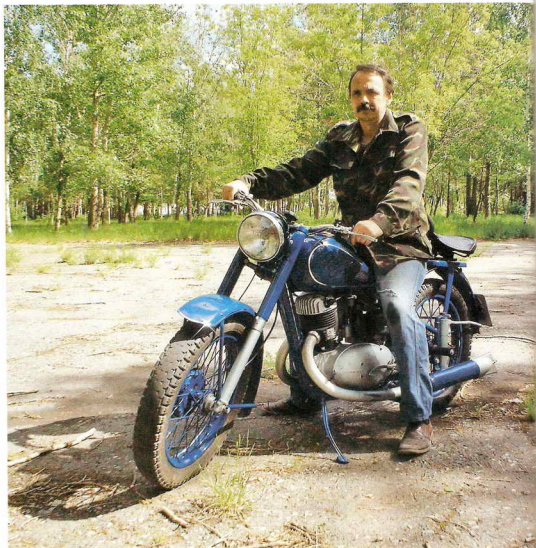
Эх, сколько же уникальных мотоциклов ушло «на металлолом за литр водки!» Да еще и замороженные «кулибины»: посмотрят американские передалочники и начинают лепить что и как пошло. Под конец работы (правда, редко когда дело до конца доводят) видят, что получилась полная фигня, и туда же – сдают на металлолом. В лучшем случае, на запчасти.

Извините, отвлекся – наболело! А о том, что стало с мотоциклом Сергея дальше, расскажет Дмитрий – человек, который восстанавливал «Иж-49»:

– Самая большая беда для реставратора этой модели – рама. Она штампованная, из двух половинок, и со временем лопается по шву, а бывает – и мимо шва. К счастью, конкретно у этого мотоцикла рама была более-менее в порядке, разошлась только в нескольких местах... Потом пришлось искать цилиндр двигателя и головку – вместо «родных» стояли детали от «Иж-56». Пришлось побегать за оригинальными глушителями (они в виде «рыбьего хвоста»), а в итоге нашли аж три комплекта! Выбрали самые «живые». Разве что пришлось покрасить наконечники глушителя: с гальваникой у нас в Казахстане – просто ничего!



Такое седло прозвали «лагушкой». Оно подружнено, причем жесткость пружины можно регулировать – в зависимости от веса водителя и дорожных условий.



Дмитрий Щепин – человек, чьиими старинными «Иж-49» вернулся к жизни.

Сложности, и большие, испытали, когда восстанавливали электрооборудование. Там есть такой «черный ящик» – распределкорбка. Из нее торчит ключ зажигания, у которого, между прочим, целых пять положений, даже есть специ-

альное – для запуска с полностью разряженным аккумулятором. Владельцы ключи теряли, а всю сложную электрику просто выкидывали... А с остальным проблем, в принципе, не было. И в один прекрасный день осталось только все собрать, подогнать, прогнунтовать и покрасить.

Свой «Иж-49» Сергей покрасил в три слоя и в такой же синий цвет, какой был на мотоцикле бабули. Теперь катается и наслаждается. Эх, жаль, горюет, бабушка не дождала, а то порадовалась бы вместе с внуком. ❧



В распределкорбке – bobina зажигания, реле-регулятор, центральный переключатель и предохранитель. Обратите внимание на нетрадиционное расположение – вилку, а не перед глазами – контрольную лампы и ключа зажигания.

Модель – «Иж-49» ■ годы выпуска – 1951–1959 ■ сухая масса – 162 кг ■ максимальная скорость – 90 км/ч. Двигатель – 1-цилиндровый, 2-тактный ■ рабочий объем – 346 см<sup>3</sup> ■ максимальная мощность – 11,5 л.с. ■ коробка передач – 4-ступенчатая. Ходовая часть: рама – стальная, штампованная, сварная ■ передняя вилка – телескопическая ■ задняя подвеска – маятниково-свечная. Тормоза: – барабанные ■ Шины – 3,25-19.

Каждый второй байкер мечтает осенью присоединиться к стайке гусей или уток, чтобы отправиться на юг – туда, где тепло, солнечно и можно кататься. Например, на Кипр. Я гусей люблю есть, летать с ними – не очень. Потому полетел на самолете.

Антон ВЛАСОВ,  
фото автора

# ОСТРОВ СОЛНЦА

Три часа в воздухе – и вместо московской осенней промозглости кипрская жара «за 20». Из самолета россияне выходили в шапках и пуховиках, киприоты разгуливали в шортах и майках.

Сюда я отправился не из зависти к пернатым, а с секретным заданием (только никому ни слова!): провести рекогносцировку, проверить на зуб национальную кухню, завербовать агентов среди женского населения и, главное, оценить уровень сервиса проката мотоциклов, в частности того, что организовала компания с российскими корнями. Предоставляю отчет о проделанной работе.

Разведанные, полученные с воздуха. Кипр – остров. Расположен в восточной

части Средиземного моря, всего в 64 км от побережья Турции, в 94 км от Сирии и в 370 км от Египта. Площадь острова – 9250 квадратных километров (для сравнения: не самая большая в РФ Тверская область занимает 84 000 км<sup>2</sup>). Климат – средиземноморский, с жарким сухим летом: средняя температура в августе +28°, в январе +10°. Природа острова удивительно богата и разнообразна: песчаные дюны, скалистые обрывы, гигантские кактусы, стройные кипарисы и древние дубы, шустры гекконы, медлительные орлы и бойкие соколы...

Штаб-квартира прокатной конторы, услугами которой мы воспользовались, в городе Лимасол. В компании мотоцик-

лы корейской марки Hyosung: родстеры GT650 и круизеры GV650. Hyosung потому, что ее дилер – единственный на Кипре, наладивший обратную связь с покупателями, у него припасены любые запчасти. Кроме того, корейские мотоциклы относительно недорогие, а значит, прокатные тарифы никого из клиентов не отпугнут, качество техники вплотную приблизилось к уровню «японцев». Важно, что обслуживанием и ремонтом мотиков занимается не слесарь, «живущий» в мастерской, а гид Алексей. Это к тому, что он знает, чего можно ожидать от техники в поездке, и что поломка мотоцикла не застанет врасплох ведущего группу.







Прайс-лист: прокат мотоцикла стоит 50 евро в день плюс залог 500 евро. Если неудачливый турист «приложит» байк, эти полтыщи потратят на ремонт техники. Случается, у клиента нет денег на залог – тогда он может оставить что-нибудь ценное. Экипировку лучше привезти с собой, но компания может ее и одолжить – страшненький понаше шлем и, возможно, наколенники. Конечно, не Arai или Alpinestars. Но лучшего нет.

Колесить по Кипру без гида впустую. Даже вооружившись подробной картой местности, вы вряд ли так интересно

проведете время, как с осведомленным провожатым. Хотя бы потому, что на карте не отмечены бары, в которых «вкусно и недорого», адреса мотомагазинов и тусовочных мест, не все достопримечательности указаны. За многие годы на острове Алексей и другой гид Артем ввучили его так же хорошо, как я запомнил время завтрака в гостинице.

После краткого инструктажа («первая – вниз, остальные – вверх...») нам предложили выбрать мотоциклы, на которых мы хотели бы ездить по Кипру. Я жребий бросать не стал – метнулся к Hyosung GT650R и, выпучив глаза для устраше-

ния конкурентов, заслонил его грудью. Так подружился с серым «джи-ти-эром». Рассказывать о нем особенно нечего. Неплохой мотоцикл: прилично рулит, быстро разгоняется, красиво звучит и преодолевает скоростной рубеж 200 км/ч. Эффективность тормозов и четкость работы коробки передач оставляют желать лучшего. Под пытками пивом, смешанным с виски, гид Алексей «раскололся»: кроме того, что отказывает приборка, «болезней» у Hyosung'a нет.

Группа для покатушек по острову сформировалась на редкость пестрая: кто-то ездит на мотоциклах уже 15 лет







и в Москве отжигает на спортбайках, а кто-то в последний раз сидел за рулем байка многие годы назад. Национальная толерантность на Кипре приветствуется\*, и мы взяли с собой в поездку «отможенного» спортбайкера Майку на черном Honda Fireblade – он австриец, но живет здесь, на острове, с русской женой. После нескольких стаканов крепкого спиртного Майк рассказывал настолько захватывающие истории про скоростную городскую езду на родине (похоже, не врал), что даже у матерых московских райдеров от ужаса округлились глаза и поседелі волосы.

Гиды вели колонну, учитывая возможность всех: где-то довольно быстро, а где-то и очень медленно. Когда плес-

стись в группе со скоростью 30 км/ч по великолепным серпантинам надоедало, мы с коллегой ускорились и «дубасили» вперед, потом, подождав группу, снова подстраивались под общий ритм движения. Иногда отрезки дороги, которые можно было проехать отдельно от всех, протягивались на 70–80 км, однако даже на 500-метровый прохват брали санкцию у гида. Вырваться из колонны, когда в голову взбретет, конечно, нельзя – это неправильно.

Кипр – рай для обжор, гурманов, а также падких до достопримечательностей. За пять дней я повидал уйму памятников культуры, съел несметное количество экзотических блюд, побывал в самых разных погодных и природных условиях – будто проехал, как минимум, по трем странам...

Во времена античности Кипр был центром средиземноморской торговли, в средние века – перекрестком морских путей. Тысячелетняя история острова оставила десятки уникальных архитектурных памятников разных эпох. Например, древний мужской монастырь, часть которого вырублена прямо в скале – к нему ведет великолепный серпантин. С недавних пор в монастырь перестали пускать женщин. Это после того, как один из послушников сбежал из обители с заезжей облыстительницей... В другом монастыре, святого Николая, представителем семейства кошачьих больше, чем людей (отсюда его второе название – «Монастырь кошек»)... На Кипре много церквушек, все-

гда открытых, всегда пустых, и каждый в них может помолиться в одиночестве. Очень спокойно и умиротворяюще.

Еще больше, чем монастырей, на Кипре средневековых крепостей, и с каждой из них связана какая-нибудь история – хоть садись писать сценарий для кинофильма. Ну вот, разве не сюжет? В часоне, возведенной в начале 12 в. на развалинах византийского замка знаменитой крепости Лимасола, венчался английский король Ричард Львиное Сердце и Беренгария Наваррская, герцогиня Нормандская. Трагическое то было венчание. Супруга Ричарда так ни разу и не попала в страну, которой правил муженек, и потому ее называли королевой без королевства, а теперешние историки – самой безвестной из королев Европы. А все потому, что не смогла родить Ричарду наследника... Именно с Кипра Ричард отправил в крестовый поход на Иерусалим... Многие слышали о Ларнакской крепости – а я ее видел. Из-за ее непробиваемых стен киприоты веками контролировали вход в удобную гавань – и ни один корабль не мог войти в порт до тех пор, пока выстрел из крепостной пушки не извещал о том, что ему позволено пристать к берегу. Во времена правления на острове англичан, которых привел к власти все тот же король Ричард, крепость использовали как тюрьму. Продырявить проход для побега в толще стен цитадели было не под силу никому...

\*Особенно сейчас, когда греческая и турецкая общины после многих лет распрей наконец решили помириться навсегда, чтобы вместе войти в состав ЕС.





Всего в часе езды от Лимасола в горах расположилась небольшая деревушка Какопетрия, одна из старейших в Европе. «Каки петра» в переводе с греческого означает «плохой камень», и с этим названием связана легенда. По преданию, с высокой горы вдруг сорвался большой камень и, сметая все на своем пути, понесся прямо на поселение и... привалил молодую супружескую пару. Потому камень и «кака». Кстати, он до сих пор лежит в Какопетрии... Беда давно забылась – и теперь в деревне ресторан The Mill, один из лучших в Европе. Он уютно расположился на берегу горной речки, в которой водится форель.

Поймете меня, когда расскажу, что нас особенно заинтересовал частный винный заводчик, на который мы заехали. Хозяин провел в темные погреба, похвастался уникальными винами, хранящимися аж с середины прошлого века, и устроил нам дегустацию («Весь список два раза, пожалуйста!»). Кроме обычных вин, на Кипре делают очень сладкий напиток из перезрелого винограда – гроздь специально оставляют так долго висеть на ветках, что они превращаются почти в изюм. Вино вкуснее, но и стоит 20 евро, а не пять, как обычные сорта.



В 1974 году северный Кипр оккупировала Турция, с тех пор остров разделен на две части. Чтобы пересечь границу, нам пришлось полчаса толкаться в очереди, заполнить турецкие бумажки, заплатить пошлину. Как только въехали на сопредельную территорию, пейзаж сразу оживился – стало больше зелени, появились песчаные, а не каменные пляжи, что приятно. Но обочины дорог резко погрязнели. Настроение поднялось, как только доехали до великолепной бухты в Кирении.

В маленьком заливе вдоль причала выстроились десятки различных яхт, катеров и лодок – от небольших прогулочных судов до длиннющих двухпалубных. Тут же масса гламурных ресторанчиков на берегу – столы освещаются только горящими свечами, накрыты от ветра стеклянными колпаками... Романтично!

На следующий день мы достигли Северо-восточной оконечности острова. Вот место, в котором мы остановились, а дальше только море. Наконец увидели то, о чем с восторгом рассказывали гиды – бунгало на берегу. Красота и уединение... Но бунгало оказались, мягко говоря, рассчитанными на аскетов, за что тут же были названы скоречниками. Деревянный куб на четырех высоких балках, внутри только две кровати и стул. Одно окно, прорубленное в стене, ничем не закрывается – просто прямоугольная дыра. Щели между вагонкой сантиметровой. Понятно: здесь вечное лето. Но ветер!.. После обильного застолья я как-то быстро «устал», однако проснулся в шесть утра и больше спать не мог: ветер в щелях завывал так громко, что о дреме и не мечтай – если сомкнешь глаза, привидятся тропические торнадо. Вдобавок откуда-то налетели москиты и плотно мною позатракали...

Утро подарило потрясающий песчаный пляж, чистойшую теплую воду моря, удивительный естественный пирс причудливой формы (десятилетиями песчанки «правильно» обдувало вет-

реклама

BMW K 1300 R



www.moto-avtodom.ru

## Позвоните Воронцову.

Новые модели мотоциклов BMW.

BMW K1300R



## АВТОДОМ

Официальный дилер BMW

Зорге 17 51км МКАД  
Кутузовский 1/7

Тел.: **500 500 0**  
www.moto-avtodom.ru



ром, омывало волнами). И никаких турристов – только шум прибоя. В этой благодати уединения можно «зависнуть» на пару недель – у хозяина есть все необходимое: холодильник с пивом, вкусная и недорогая еда, ружье для подводной охоты и свободное бунгало.

Расказывать о Кипре можно бесконечно. Например, о животных на дорогах. Вдалеке от крупных городов и хайвеев многие жители ведут натуральное хозяйство, нередко здесь встретишь на дороге стадо овец. Все быши помечены, гуляют сами по себе, и их никто не трогает. Но овечки не так безопасны, какими кажутся. Представьте, вы оторвались от основной группы и рванули: 120... 150... 170 км/ч – «полет нормальный»... Выходите из затяжного скоростного поворота, а в 20 м впереди на проезжей части стоят три овцы и сосредоточено жуют траву!.. Гиды рассказывали, что на горных дорогах часто можно натолкнуться на мулов, а они в разы упрямее ослы и, как минимум, в два раза их тяжелее. На твоё «биби» даже плюнуть поленился. Такую животину – только обьезжать.

Дороги на Кипре отличные, но только на греческой территории. Турки не напрягаются – забросили свои дороги. Движение на всем острове спокойное (чему особенно рад после ненормальной московской обстановки). Пару раз мы видели очумелых драйверов на Ferrari – те носились по городу на безумной скорости, резко перестраивались. Понимаю, на такой машине сложно ездить медленно, но не по улицам же! Подозреваю, за рулем сидели русские балбесы... Русского на Кипре немало: русская радиостанция,

русские рестораны («Маленькая Русь», оказывается, на окраине Лимасола), заправки «Лукойла», русская газета с фееричным названием «Полка» (теперь знаю, куда наймусь работать, когда не смогу тестировать мотоциклы), русскоговорящие сотрудники в отелях...

Дорожные знаки Кипра – просто «песня». Таких смешных указателей не видел нигде! Вместо общепринятых схематичных «палка-палка-огуречек – вот и вышел человечек» на указателе «Осторожно, пешеходный переход!» изображен шагающий мужчина во всех деталях: чубчик, каблук ботинка, открытый пиджак... На указателе «Осторожно, школа!» нарисованы держащиеся за руки дети, но они скорее похожи на две сплавленные воедино восковые фигурки...

А вот знаки «Впереди камера» совсем не смешные и вызывают уважение. На Кипре не столкнешься со слишком хорошо знакомыми нам подлыми засадами гаишников в кустах, за перекрытиями мостов, в лужах: кипрские полисьмены с радарами располагаются предсказуемо – в зонах действия знаков «Впереди камера». Если их там нет, значит, работает фотокамера – перед ней увидишь, как минимум, три предупреждающих дорожных знака, так что даже с 250 км/ч скорость успеешь сбросить до положенных 50 в городе или 80 на трассе. На Кипре нарушением скоростного режима считается превышение дозволённого лимита больше, чем на 20%, потому если висит знак «100», можно смело набирать 119 км/ч.

Пару слов об особенных ощущениях в условиях принятого здесь левостороннего движения. В первый день езды

по новым правилам меня неумолимо тянуло на встречную полосу, а при выезде со второстепенной дороги постоянно пытался повернуть против движения и по привычке сначала смотрел налево, а не направо. Через два дня уже почти не ошибался, разве что на нерегулируемых перекрестках на секунду другому впадал в ступор. Непростой момент – круговое движение. Здесь въезжающий на круг обязан пропустить машины, движущиеся по круговой траектории, зато потом он сам получает преимущество. (Вы уже догадались: хоровод транспорта движется не против, а по часовой стрелке...) Когда же я привык, оказалось, что такая организация движения даже удобнее, чем привычная нам: не возникают пробки из-за того, что приходится уступать дорогу въезжающим на круг справа.

Мотоциклистов на Кипре очень много, но поразило, что многие ездят без шлемов, владельцы мощных спортбайков – без экипировки. Гиды объяснили почему: «А как же тогда прохожие узнают, кто за рулем?» (Южане все «повернутые»? Традиции в славном городе Сочи те же.) А ведь штраф за езду без шлема совсем не мизерный – 85 евро!

По улицам ездят и супермото, и чоперы (много «Харлеев»), и эндуро, и «классики». По-настоящему «народным», насколько я понял, можно назвать старый 50-кубовый мини-байк Suzuki Landie. В Москве такой не видел ни разу, на Кипре же на них ездят все и везде: в горах, полях, городах... Нередко встречали раритетные мотоциклы в отличном состоянии: видели Kawasaki Z1100, древний Harley-Davidson WLA,







которому точно больше полувека. Видели и кипрский мотоцибат... на новых Suzuki GSX-R1000. От таких не удерешь!

Пиво на острове неплохое, но и совсем уж вкусным его не назову. Главный пивовар – компания Keo, она варит не только собственные сорта, но и по лицензии пиво других марок... Но больше полюбилась нам зивания – так называемый «кипрский виски». Этот напиток получают в процессе перегонки или дистилляции массы винограда, уже использованного в производстве вина. Крепкий и терпкий, пьется легко – и никакого похмелья!

Кипрская погода идеальна для езды на мотоцикле. Сильные ветра гонят облака и тучи, эти небесные странники постоянно кочают. Поэтому дожди здесь обычно сильные, но кратковременные... Однажды мы попали под ливень. За пять минут вода с небес «пробила» даже дождевики и кожаные куртки, но стоило отъехать пару километров – и снова засияло солнце.

Теперь «уголок потребителя» – немного о ценах. Ужин в хорошем ресторане стоит 30 евро на одного едока. Но если ослити все, что в тарелках и чашках, вас придется выносить. Перекус в простой «харчевне» обойдется в 15 евро. Продукты недорогие. Сувенирная дребедень, как и везде, недешева. Литр 95-го бензина – приблизительно один евро.

Вся поездка обойдется в 1500 евро «на нос»: авиабилеты, трансфер из аэропорта Ларнаки в Лимасол и обратно, проживание в двухместном номере, прокат мотоцикла, страхование ответственности и 5-дневное путешествие в сопровождении гида. Уникальность того варианта, которым воспользовались мы, в том, что это действительно не дорого: полторы тысячи евро – цена обычной недельной турпоездки в Европу без мотоцикла. Преимущество в том, что компания Moto-Cyprus, услугами которой мы, собственно, и воспользовались, занимается этим бизнесом давно и профессионально. Это к вопросу о надежности сервиса. Единственное, что многие сочтут неприятным сюрпризом, – в стоимость путешествия не входят расходы на бензин и еду – а это еще около 400 евро на неделю. Другое дело, по возвращении никто из нас не посмел сказать, что чувствует себя обобранным: удовольствие превосходит все другое.

В Москву я вернулся довольный и, по кипрской привычке, по-доброму улыбался даже бездомным кошкам. Но обстоятельства вернули к действительности: в аэропорту какая-то мадам учинила скандал, назойливые таксисты облепили меня, как мухи, погода кислая, а вдобавок в багаже разбилась бутылочка зивания (это же как надо было бросить чемодан с прочным каркасом, чтобы упакованная в пять маек бутылка раскололась пополам!). Я попросился было обратно в самолет на Кипр – увы, отказали... Теперь коплю деньги. На Кипре хорошо! ❏

Благодарим компании **Moto-Cyprus**, **Biketours** и **Bikeland** за помощь в организации путешествия.

# HONDA 2009

## ЭКОНОМИЯ до 55 000 рублей

NEW

CB 1000 R + ABS



- Новый лидер в классе NAKED
- Полностью регулируемая подвеска
- Непревзойденные тяговые характеристики дефорсированного двигателя от CBR 1000 RR

Заклучив контракт на попку мотоцикла 2009 модельного года, вместе с мотоциклом Вы получите:

- фирменные аксессуары HONDA на сумму до 55 000 рублей бесплатно
- дисконтные карты на мотоэкипировку и сервисное обслуживание
- единоразовенную скидку на casual одежду SUOMY и GAS в размере 30 %

TRADE-IN

КРЕДИТОВАНИЕ

СТРАХОВАНИЕ

КОМИССИЯ

ПОСТАНОВКА НА УЧЕТ

DN-01

NEW

- Революционный дизайн
- Первый в мире мотоцикл с автоматической коробкой передач
- Уникальная гидростатическая трансмиссия



NEW

CBR 600 RR replica



- Самый компактный мотор в классе Super Sport
- Система повышения мощности на малых оборотах
- Самый легкий в классе Super Sport

## 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

www.aoyama.ru



Тор САГЕН, Норвегия,  
фото автора

# ЗИМНИЙ БАЙКИНГ

Когда я жил в Норвегии, мой гараж никогда не пустовал. Если какой-то из мотоциклов приходилось отвозить в ремонт (что случалось частенько), ездил на работу на скутере. И летом, и зимой.

На одном из моих байков, Kawasaki KLR650, была установлена «шиповка», ее не снимал годами. Каждый раз, когда выпадал свежий снег, я бросал все и выкатывал «каву» из гаража, чтобы перед снегом прохватить десяток миль.

На KLR стояли рукоятки с подогревом. Мотоцикл завозил в гараж, аккумулятор уносил домой, чтобы зарядить его «до упора» (генератор явно не справлялся с нагрузкой). Как только дороги начинали поливать раствором соли, возникали новые хлопоты. У KLR рама сделана из стали, и я мог распрощаться с ним уже в конце первого сезона, если бы не трагил по полчаса в день на очистку от окислений каждого сварного шва и цепи. Карбюратор тоже доставлял неприятности: временами на ходу он просто обледеневал. Чем быстрее ехал я – тем быстрее замерзал он, двигатель начинал чихать и глохнуть. Приходилось останавливаться и минут по десять ждать на обочине, пока система питания «разморозивалась».

Несмотря на это, я считаю, что KLR – отличный аппарат для зимних покату-

шек. Для внедорожника он слишком прост, но для езды по заснеженным тропкам его длинноходные подвески высочайшего качества и огромное 21-дюймовое переднее колесо, обутое в «шиповку», подходят наилучшим образом. А после установки рукояток с подогревом жизнь и вовсе превратилась в сказку!

Однажды февральским утром пришлось отправиться в путь на скутере, на его маленьких колесиках, естественно, без шипов. Наказание за дерзость было жестоким: в офис я приехал словно снежный человек, с ног до головы облитый грязью. К тому же на полпути уперся в громадный грузовик, буксовавший всеми колесами каждый раз, как только пытался тронуться с места. Моя Vespa тащилась за ним по скользкой дороге невероятно медленно: водила грузовика боялся того же, чего и я, отчего скорость нашей спарки не превышала 20 км/ч...

В 99-м я продал и «каву», и скутер – ради того, чтобы купить Suzuki TL1000R. Осенью, не планируя закрывать сезон, переобул его в Pirelli MT60 – специальные покрышки для гонок «Супермото». Установить на 190-й обод заднего колеса 160-мм покрышки – не лучшая идея в моей жизни, но сработало! Хотя температура временами падала ниже минус 20

и повороты приходилось проходить на самых низких оборотах, той зимой я наткаивал за день по 150 км. Это было относительно безопасно: дорожные службы старались вовсю – поливали шоссе реагентами и поддерживали в чистоте улицы города. Было ли холодно? Готов биться об заклад, даже при небольшом морозце и самом слабом встречном ветре на скорости в 90 км/ч вы легко поверите, что на улице все минус 30. Но это была уже третья моя «двухколесная» зима, так что я, набравшись опыта, одевался даже лучше, чем рекламный человечек Michelin. Впрочем, пару раз действительно, промерзал до костей. Доктор сказал, что я был недалеко от состояния сосуды и что пора прекращать эксперименты со здоровьем. Мне же казалось, что все не так плохо... Больше напрягало другое: на кроссовых очках постоянно образовывался конденсат. А ведь запотевшие стекла – потенциальная причина угрозы аварии... А еще, когда идет снег, не работает сцепление: левая рука бесконечно занята протиранием визора.

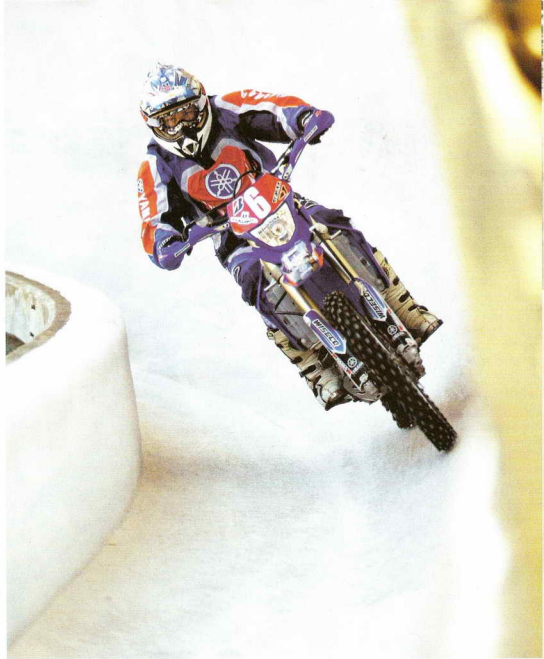
135-сильный Suzuki TL1000R был одним из первых серийных байков, собранных на полностью алюминиевом шасси – и соль на дорогах уже не напрягала. Однако продолжал мять мото-

цикл каждый раз – для профилактики. Но чтобы остатки воды не превращались в лед, приходилось выбирать теплые места: в морозные дни и на улице, и в гараже температура не поднималась выше нуля... В городе было несколько станций техобслуживания, где байк высушивали сжатым воздухом. Однако пару раз чуть не «разложился»: в самый неподходящий момент в мотоцикле «исчезали» тормоза или сцепление. А дело в том, что вода, попавшая в суппорт или в механизм рычага, превращалась в лед и намертво блокировала устройство. Инжектор гораздо надежней карбюратора. Но в одно очень холодное утро мотоцикл просто не завелся. Мне бы уже схватить на работу, но вместо этого пришлось толкать ТЛ в техсервис под тепловую пушку...

Наступила весна, и хотя дороги уже высохли и «держак» был приличный, менять МТ60 на летние шины не спешил. Состав резины Pirelli МТ60 такой же, как у большинства дождевых покрышек средней мягкости, так что за дорогу цеплялись превосходно.

Однажды они спасли меня от больших неприятностей. Было это в середине марта, когда солнце окончательно высошило асфальт. Вдоволь накатавшись, я возвращался домой и пребывал в эйфории от первого по-настоящему весеннего прохвата. Накануне как раз установил рулевой демпфер, так что лихо закладывал в поворотах и был абсолютно счастлив... Как вдруг заметил копов с радаром. Не помню точно, на какой скорости шел, но после жесткого торможения мой пах «встретился» с бензобаком. Ощущения заменили спидометр: я летел на первой космической скорости. Ох и больно же было!. Чтобы погасить скорость, чуть ли не вдвое превышающую разрешенную, я использовал всю мощь 6-поршневых тормозов Tokico. Останавливающая сила была запредельной, но МТ60 удержали байк в вертикальном положении. На несколько секунд я потерял контроль над мотоциклом, «ловил» его по всей ширине дороге и боролся с вобблингом. Сердце готово было вырваться из груди, внизу живота саднило... Однако страдал и боролся не впустую: погасил скорость до 60 км/ч менее чем за секунду – проехал мимо полицейской машины как самый чистый из законопослушных обывателей.

Прошло уже восемь лет с тех пор, как я переехал в Англию. О, это совершенно иная история! Здесь каждый вправе ездить круглогодично на обычной летней резине, исключая несколько зимних дней, когда дороги заваливает снегом и они покрываются ледяной коркой. Все эти годы я только и делал, что ездил на мотоциклах. И вот в начале прошлого года поехал в родную Норвегию,





# MÅL LILLEHAMME



чтобы вместе с участником ралли-марафона «Дакар» – заводским испытателем Yamaha Гермундом Фростадом совершить сумасшедшую вылазку. Мы уехали наши полностью прошипованные Yamaha WR450 и XT660R подальше в горы, в столицу зимних Олимпийских игр 1994 года – Лиллехаммер. Здесь нас ждал огромный бобслейный трек, специально подготовленный для необычных мотоциклетных испытаний.

С погодой невероятно повезло: было холодно и сухо. Лед – коварный враг устойчивости, но наши «треллиборги», до отказа набитые 3- и 5-мм шипами, отлично держали мотоциклы даже на бобслейном льду – его еще и полируют, дабы бобы летали по желобам и туннелям.

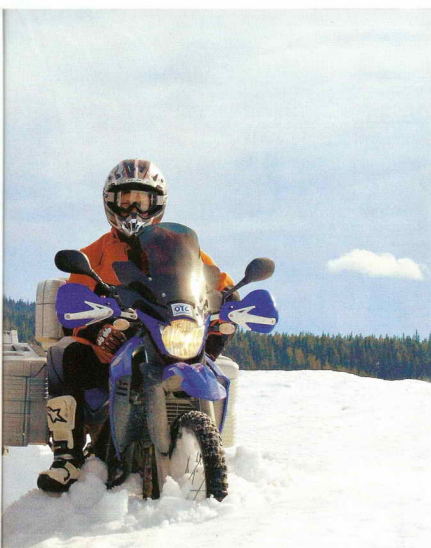
Перед выездом на трек пришлось поколдовать над настройками подвесок XT660R: ездить на нем по дороге и снегу стало просто невозможно. Зато на льду, подготовленном для саней, байк был полностью предсказуем. «Зажигал» в основном Гермунд, я же проехал по трассе неспешно. То был чистый фан: любой ребенок на санках обставил бы меня, но счастье все равно переполняло душу.

Прокатились – и хватит. Вернули мотоциклы в первоначальный дорожный вид, только на Yamaha XT660R оставили «треллиборги» – чтобы посмотреть, как ведет себя современный среднекубатурный эндуро, обутий в шипы, в привычной «асфальтовой» обстановке.

На шоссе шиповка заставляет пилота нервничать. Дискомфорт появляется из-за того, что рыскает переднее колесо – оно с трудом цепляется за чистый асфальт. Но стоило съехать на дорожку, где давно не появлялась снегоуборочная машина, как XT преобразился. Время от времени меняясь байками, мы сравнивали свои ощущения. Гермунд подтвердил мои опасения по поводу переднего колеса и шипов. И, напротив, вне зависимости от пилота, как только XT660R попадал на снежную целину, он тут же уходил в отрыв. На обычных «грязевых» покрышках WR шлифовал промерзшую землю, скрытую под свежим снегом, и все норовил прилечь на правый бок.

Я пересел на него под конец путешествия, когда настало время расставаться. Гермунд отправился в обратном направлении на XT, а мне предстоял путь на восток. Конечная цель – Гёльфелле, где я планировал встретиться со своей семьей и провести остаток недели в фирмальном особняке.

Без единого шипа я с трудом преодолел последнюю милю по укатанной автобусами и грузовиками проселочной дороге: под снегом был толстый слой льда. Несколько сотен метров ехал с черепашьей скоростью, спустив с подножек обе ноги.



Рождественские праздники прошли, и надо было возвращаться. К счастью, основные трасы оказались не столь заснеженными – на них всегда работала дорожная техника. Спустившись с гор на равнину, я все же решил надеть на колеса шиповку. Как раз вовремя: сильнейший снегопад накрыл меня ровно на полпути! Движение на многих автострадах застопорилось, образовалась наледь, убирать снег не успевали... Но меня это уже совершенно не беспокоило.

Некоторые продолжают ездить на мотоцикле и по снегу. Выбираться на прогулки можно и на обычной зацепистой резине, если не ставить перед собой задачи взять приступом местный Эверест. На шипованных покрышках покатушки по загородным трассам, полностью закованным в лед и открытым снежным накатом, – сплошное удовольствие! Но без шипов вы испытаете массу острых, хотя и малоприятных ощущений. Не дайте себя остановить! ❄

реклама



# YAMAHA

**СПЕЦИАЛЬНОЕ  
ПРЕДЛОЖЕНИЕ  
НА ЭКИПИРОВКУ**

**ОРИГИНАЛЬНЫЕ  
ЗАПЧАСТИ**

**СЕРВИСНОЕ  
ОБСЛУЖИВАНИЕ**

**АКСЕССУАРЫ  
И ЭКИПИРОВКА**

**YAMAHA МОТОР ЦЕНТР КАШИРСКИЙ**

Москва, 26 км МКАД (внешняя сторона)

тел.: 721-3315, 721-3316, факс: 721-3317

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

«Актив Моторс» - активная компания для активных людей



**ACTIVE  
MOTORS**

Чтобы «наесться» внедорожного экстрима, не обязательно стартовать в «Дакаре» или выдвигаться из Лиссабона во Владик. Если вы москвич, смотрите на выходные на озеро Золотая Вешка, что в Талдомском районе. На скутере. Такой вид путешествий я назвал

# СКУТУРИЗМ

Почти все выходные прошлого сезона я катался к подмосковным озерам. Всего отмахал больше 7000 километров. Из снаряжения – КПК (ну, карманный персональный компьютер), в скутер врезал прикуриватель, на багажнике – канистра с двумя литрами бензина, под сиденьем – топор, пропановая горелка, пакеты для ног, скотч, четвертинка литра сока, бутерброд и пара сарделек для ритуального зажаривания на костре.

На Золотую Вешку выдвинулся осенью. Не раньше, потому что бывшие там пугали летними полчищами комаров – места-то болотные... В Хотьково заправил полный бак – это предпоследняя заправка на пути к озеру, последняя – через 10 км, но вдруг на ней что-то не так... Короче, в Хотьково – надежнее. Машин мало, аварий на этих живописных второстепенках – единичные случаи, но почти все со смертельным исходом. Так что быстрее 60 км/ч не гнал: на лужах лед...

До Ермолина ведет отличный грейдер. Именно так: это эталон грейдера. Сам не верил, что такой бьвает, и поначалу тащился по нему с черепашьей скоростью, ожидая «засады»: внезапной колеиности, ям, бульжников... Но, когда меня обогнал «свежий» «Пассат» с прицепом, споккойно шедший «100+», я раскрасился и понесся на стандартных 55-60 км/ч.

За Ермолиным свернул в сторону Ширятина, а после сбросил скорость и принялся внимательно вглядываться в окрестности в поисках съезда к озеру. Проехал странный поселок без названия, обозначенный на карте эдаким полукругом (про себя окрестил его деревней вампиров – запустение навевало). Через километр-другой нарисовалось искомое – уставший полусгнивший шлагбаум на въезде в лес. Начал штурм подъезда к озеру: надел на ноги пакеты, заматал скотчем и – вперед!

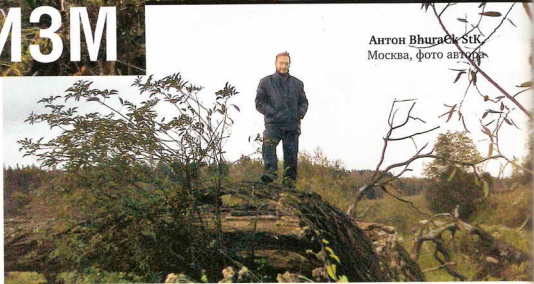
Дорога как бы есть, но толку от нее нет: грунт скутер «не держит» ни в колеи, ни посередине, ни на обочине. Даже если «табуретку», спешившись, катить, лишь чуть пошевелишь ручку газа – закапыва-

ется заднее колесо. Вплоть до упора на глушитель! Проще двигаться напролом по пересеченке.

И вот проснет! Озеро? Нет, болото – в него уходит колея. Что-то мне подсказало, что ехать по ней дальше не надо бы. Темнело, на часах – 17:00. Ого! Три часа я «рубился» с тремя километрами, а рассчитывал пройти за час. До озера – еще километр по темноте... Устроил привал, разложил костер, зажарил ритуальную сардельку (эх, она ж предназначалась для торжественного поедания на берегу, а не в лесной глуши). Передохнув, отказился продвигаться дальше.

Помощницей стала фара на руле: хотя на этой модели она не предусмотрена, но, умудренный опытом, прикрутил ее само-

Антон Внурчик StK  
Москва, фото автора







стойтельно. На километр леса потратил ставший стандартным час. Выехал на дорогу, нашел полянку, устроился на ночлег. Условно: сидя покемарил. Спать тут как-то неуютно: в лесу много кабанов – кругом все испопано их копытами...

Но ночь прошла спокойно. Приселов в пять съел бутерброд, запил соком. Ближайший кабан хрюкнул метрах в шести-стах, зато как! Со стороны болота вроде слышал голоса (деревню вампиров помните?)... Но больше вампиров и живности досаждала какая-то птица – очень, зараза, тоскливо и громко кричала.

На завтрак пожарил последнюю сардельку – опять не на берегу. Досадно! Короткая разведка показала, что дорога впереди донезья раскатана трактором, на котором тут раскесает местный егерь – это я вычитал в Интернете. Выручил морозец: по обочине двигаться вполне сносно. Но везение закончилось: пара сантиметров льда в колее скутер не держали, а обочина и середка разморозились. И вдруг... Вот оно – озеро! Большое и красивое. На берегу две лодки – «годная» и «негодная», сараюшка-развалюшка, табличка, расстрелянная из дробовика. В планы «искупаться и разжечь костерок» жизнь внесла свои коррективы: нырять – прохладно, на огне готовить нечего. Что ж, вдоволь насладившись звенящей тишиной и чудным пейзажем, достойным кисти художника, выдвинулся в обратный путь.

Не люблю возвращаться той же дорогой – направился на Колбасино (в смысле состояния дороги, название «говорящее»). Путь нашел сразу. Был уверен, что хуже, чем езда до озера, быть не может, но как же я ошибся! С озера стартовал в 11, рассчитывал, что пять «кэмэ» пройду за пять же часов, то есть до наступления темноты в запасе целый час... Последнее болото штурмовал в полной темноте в шесть.

Если к озеру хоть как-то, но ехал (пусть и нелегко: то я на скутере, то он на мне), то от озера я перемещался. Эта дорога – что река. Двигаться по «руслу» глубиной в полметра невозможно опять же из-за грунта (смеси воды, песка и глины) – только по «берегам». Но где под колесами пожегче, можно выяснять только опытным путем. Цена ошибки – возвращаться назад или перетаскивать на себе скутер (около 100 кг) на «правильный» берег по месиву, в которое ногу засасывало по шиколотку.

Тактика продвижения такая: с шлемом шел вперед пару сотен метров, нащупывая траекторию движения, остав-

лял шлем в очередной промежуточной точке, возвращался к скутеру – и мы с ним перемещались до шлема. Смешная мысль, что шлем могли спереть, пришла в голову только за километр до Колбасина, когда увидел рядом с дорогой пару бутылочек и стаканчик от йогурта. Кто бы это мог быть? За сутки не встретил ни души (вампиры и кабаны не в счет – вряд ли они пьют из стаканчиков).

После прохождения очередного участка колеи (вариантов объезда не было) перестал крутить стартер – завести аппарат теперь можно было только с кика, то есть предвзвешенно опустив скутер на центральную подставку. Даже не смешно. Делать нечего: уходя на разведку, мотор не глушил: бензин – единственное, что осталось с запасом...

Силы покидали меня: я не качок и не профессиональный грузчик – компьютерщик. В сумерках целых 500 метров проехал как белый человек. Дошел остаток сока. Последнее болото одолев по темноте. Жестко, без разведки, под грохот пластика. Наконец, налево потянулся накатанный проселок. Мне – на него... Но вскоре опять упал в колею, вярнуть «Беларусью». Однако по ней хоть можно ехать – грунт довольно твердый, и неважно, что вода местами до полка... А вот и асфальт – по нему 150 км до дома...

В Талдоме заправился и заехал на мойку – отскрести скутер от грязи (под ней он два угадавался). Немного проехал – стартер высох и заработал. Дома я нарисовался в два утра/ночи в понедельник. В это время и заканчивается уик-энд! ❏



## «ЗОЛОТЫМ ПЕРОМ»



Одним из участников Международного конкурса журналистских работ «Золотое перо», который ежегодно проводят в Чечне, стал документальный фильм «Москва-Грозный-Москва». Ленту сняли байкеры неформального объединения «Падонки», когда четыре года назад – впервые после окончания военных событий – приехали в республику с «Мотомаршем мира».

Награды вручал президент Рамзан Кадыров. В том числе и байкерам, чей фильм жюри отметило специальным призом. В ответ на поздравления и в благодарность за высокую оценку «Падонки» передали Кадырову именную «боевую» майку того самого пробега.



В этом году в конкурсе приняли участие 400 работ, авторы – журналисты из различных регионов РФ, а также из Франции, Финляндии, Украины, Грузии, Сирии, Германии, Сербии. ❧

Юлия КАЦИТАДЗЕ, Москва



Что ж за Новый год без ёлочки, пира горой, моря друзей и океана позитива! И байкерского колорита!

## ШАБАШ «МАНЬЯКОВ»

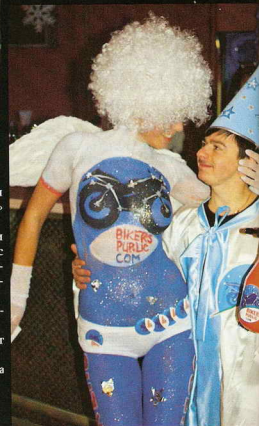
Даже сейчас ее приятно вспомнить... Главным организатором вечеринки выступил мотоклуб «Арбатские мотоманьяки», их поддержали клубы Goldwing, «Падонки» и Veterans MC. Билеты раскупили вмиг, гостей собралось больше семи сотен!

Шоу вели дерзкая и остроумная Николава и безбашенно-креативный Сирота – они постоянно повышали градус веселья. Наградили победителей конкурсов «Miss Moto.ru» и «А был ли суслик?» – на лучшее название виртуального мотоклуба на портале bikerspublic.com. Вспомнили и о тех, кто обделен семейным теплом, – провели благотворительную лотерею в пользу воспитанников костромского детского дома № 1.

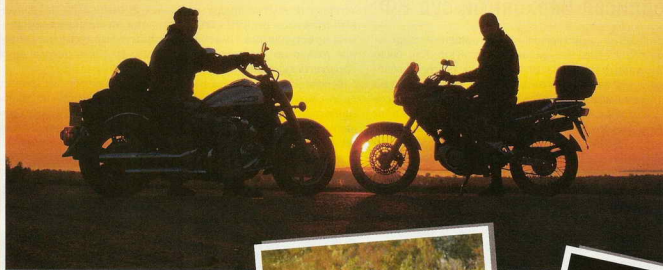
Художники по боди-арту расписывали тела всех желающих байкерской символикой. Толпа гуляла под музыку групп из Киева, Донецка и Москвы.

Такую вечеринку в столице байкеры провели впервые. Обещают, что она станет новой традицией. ❧

Сергей Уткин («Швондер»), клуб «Падонки», Москва







## КОНКУРС УЛЫБНЕТСЯ

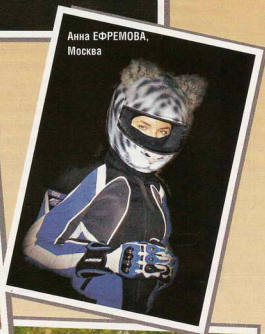
От потока писем с фотографиями, направленными на конкурс, «виснет» редакционная электронная почта! Но мы терпеливо просматриваем каждое сообщение с вашими иллюстрированными воспоминаниями о прошедшем лете, в которых один из персонажей – мотоцикл. В журнале опубликовать работы всех конкурсантов невозможно, поэтому основную массу фото выложили на сайте [www.moto.zr.ru](http://www.moto.zr.ru).

Кстати, если готовы на днях выслать пару фотопретендентов, учтите, что впереди – 1 апреля: Дню смеха мы посвятим на страницах журнала (а что не влезет – на сайте) специальную подборку. Спешите успеть к верстке апрельского номера! ❧

Шлите по e-mail: [moto@zr.ru](mailto:moto@zr.ru) цифровые фото в формате jpg с разрешением не меньше 2500 точек по длинной стороне или отправляйте качественно отпечатанные на бумаге по почте на адрес редакции.



Марина РОГОВА,  
Хабаровск



Анна ЕФРЕМОВА,  
Москва





# НАРУШИТЕЛЕЙ НА «ПОЛТИННИКАХ» ТЕПЕРЬ БУДУТ САЖАТЬ В ТЮРЬМУ

## Так предписал Верховный суд РФ

Правовые привилегии, действовавшие в отношении владельцев 50-кубовых скутеров, больше не существуют. Как было до сих пор? Уголовный закон гласит: если в результате нарушения ПДД лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством (скутеры здесь не подразумеваются), пострадали люди, виновника могут привлечь к уголовной ответственности. Статья 264 Уголовного кодекса РФ предусматривает за подобные нарушения серьезное наказание – ограничение свободы до 5 лет или лишение свободы до 7 лет, в зависимости от тяжести наступивших последствий. А почему не подразумеваются владельцы скутеров? По той причине, что, по тексту Правил дорожного движения, скутер не является механическим транспортным средством. Согласно пункту 1.2 ПДД, к ним не относят мопеды и другие транспортные средства с объемом двигателя менее 50 см<sup>3</sup> и развивающие максимальную скорость не более 50 км/ч. Вот и привлекают за нарушение и за его жертвы нет оснований.

Но 9 декабря 2008 года Пленум Верховного суда РФ принял постановление, в котором указал: водители скутеров, нарушившие правила безопасности движения и причинившие другим участникам дорожного движения вред здоровью, подлежат привлечению к уголовной ответственности по статье 268 Уголовного кодекса РФ, в качестве наказания виновнику светит ограничение свободы до 5 лет или лишение свободы до 7 лет!

Но вы вспомните, что очень часто скутерами управляют молодые люди, не достигшие 18-летнего возраста и, по их мнению, малолетство защитит их от уголовного преследования.

Придется разочаровать юных любителей езды без правил: Уголовный кодекс предусматривает привлечение к уголовной ответственности лиц, достигших на момент совершения преступления 16-летнего возраста. Попутно напомним, что только по достижении 16-летнего возраста разрешается управлять скутером.

А если за рулем окажется совсем юный водитель? Значит ли это, что наказывать будет некого? В этой ситуации к уголовной ответственности юного нарушителя не привлекут, но родителям придется возместить причиненный ущерб. Вспомните, что речь не идет о шарашине на капоте авто (хотя машина может оказаться очень дорогой, в том числе в ремонте). Мы сейчас рассматриваем случаи с пострадавшими людьми – легко тут не отделиться. Не семь – сто раз подумайте, родители, прежде чем «сажать» ребенка на скутер. ❧

Сергей СМЕРНОВ, зав. отд. правовой информации журнала «За рулем».



## ПАРО-ВОЗ? НЕТ, ПАРОЦИКЛ!

Россия – уникальная страна: простейшие вещи делаем пока плохо, зато ракеты каки!.. Так, может, разумнее делать то, что получается лучше – плоды высоких технологий?

Например, мотоциклы... И не надо кривиться: дескать, вот уж нашли хайтек. Действительно, по традиционной технологии их делать не надо: пробовали – получалось не очень. А если задействовать весь пласт научно-техни-

ческих разработок? Кто мешает оснастить мотоцикл двигателем принципиально нового типа – паровым?

Скажите – опять парадокс? Но конструкции паросиловых установок за последние годы так рванули вперед, что их применяют даже... в авиации. Судите сами: при 6000 об/мин паропоршневой двигатель выдает такую же мощность, что и сравнимый по рабочему объему ДВС. Но ведь «паровик» спо-

обен раскрутиться до 30 000 об/мин!

Хотите участвовать в разработке техники будущего? Принимайте участие в Заочной научно-технической олимпиаде в секции «Поршневые двигатели». Она открыта для участников в возрасте от 14 до 27 лет. Пишите по адресу: 125993, Москва ГСП-3, Волоколамское шоссе, д. 4, МАИ КТТМ. Письмо должно содержать заявку в свободной форме, а также пустой конверт с маркой и адресом, по которому вы хотите получить информацию об олимпиаде. ❧

Соб. инф.

## @ВХОД – ПО СНЕГОХОДАМ

Владельцам снегоходов Yamaha теперь есть где общаться: компания Yamaha Motor CIS запустила новый интернет-проект «Дневник снегоходчика»

(www.yamaha.motor-club.ru). Здесь можно «в прямом эфире» рассказать о своих путешествиях, новых маршрутах, поделиться идеями, показать фото. А руково-

дитель проекта обещает баловать завсегдатаев сообщества конкурсами и розыгрышами призов. ❧

Соб. инф.

# ЧИТАТЬ «МОТО» БЕЗ ПАУЗ

Теперь «Мото» купить в киоске сложнее – кризис, увыл, достал и вас, читателей. Дело совсем не в том, что наше издательство без всякого повода сократило тираж журнала – причина в другом. Некоторые наши партнеры – компании, занимающиеся распространением печатных изданий, попали под пресс сбоя в экономике, не выдержали его натиска и обанкротились или же, чтобы выжить, резко сократили объемы продаж.

Но выход есть! Крепко стоит на ногах система доставки изданий по подписке (и пусть ей повезет в дальнейшем!). Подписка на «Мото» – сейчас единственный и по-прежнему весьма надежный способ регулярно получать и читать журнал.

В своих почтовых отделениях вы найдете как минимум один из трех подписных каталогов. Называются они так:

«Газеты. Журналы» – это каталог агентства «Роспечать». Подписной индекс «Мото» на полугодие – **70594**;

«Каталог российской прессы» («Почта России»), индекс – **99195**;

«Пресса России» (объединенный каталог), индекс – **43254**.

В них вы найдете также индексы для подписки на один месяц (можно оформить на два, три, четыре), а также на год.

Мы прекрасно знаем о хулиганском безобразии – когда в ряде мест журналы воруют из почтовых ящиков. Если у вас так, опять-таки, есть выход: нынче почта предоставляет услуги «доставка до востребования» (это когда за очередным номером можно пройти до почтового отделения) и еще «доставка до квартиры» (понятно – почтальон приносит журнал прямо в дом).

Полагаете, эти дополнительные услуги вас разорят? А сравните. Скажем, цена одного номера по «простой» подписке «Почты России» составляет

45 руб. 11 коп. (Оговоримся, что это в Москве, еще на сколько-то дороже один номер, если живете не в столице. Но попутно сравните эту сумму с той, что вы обычно платите за «Мото» в киоске – в нем чаще всего где-то на треть дороже.) Если выберете вариант «до востребования», то это даже дешевле – 43 руб. 46 коп. Когда же предпочтете вариант «до квартиры», каждый номер будет стоить 52 руб. 71 коп. Видите, разница – в несколько монет... Услуги других перечисленных выше агентств чуть дороже.

Не говорите, что оформить подписку – хлопотно: на поиски «Мото» в продаже затратите времени не меньше, если не больше, и один раз, а не каждый месяц. И потом, эти мини-хлопоты стоят того: редакция уже пригостила вам много интересного, а быть неинтересными мы не можем себе позволить. ❖

реклама

**МОТОЗАПЧАСТИ**  
**HONDA YAMAHA**  
 CBR1000/500RR YZF-R1/R6  
 т. 995-54-05 т. 545-69-02  
 Москва, Березовая аллея, 12  
**МОТОСЕРВИС**  
 т. 8-910-450-91-91

www.moto-motors.ru  
 (495) 74-33-900

**МОТОЭВАКУАЦИЯ**  
 HONDA заказ запчастей 7-12 дней  
 Все виды ремонта МОТОТЕХНИКИ:  
 ремонт двигателей, изготовление вальдшейв,  
 ремонт пластин, алюминия, поклейка вилков.  
**МОТОСТАПЕЛЬ**

Профессиональный ремонт  
**МОТОТЕХНИКИ**  
 (495) 231-89-51  
 Компания «Доминатор»

Ф. СП-1

АБОНЕМЕНТ на газету \_\_\_\_\_  
 журнал \_\_\_\_\_ (индекс издания)

журнал «Мото» \_\_\_\_\_  
 (наименование издания) Количество \_\_\_\_\_  
 комплектов: \_\_\_\_\_

на 20 09 год по месяцам:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

Куда \_\_\_\_\_  
 (почтовый индекс) (адрес)

Кому \_\_\_\_\_  
 (фамилия, инициалы)

ДОСТАВОЧНАЯ КАРТОЧКА

на газету \_\_\_\_\_  
 журнал \_\_\_\_\_ (индекс издания)

журнал «Мото» \_\_\_\_\_  
 (наименование издания)

Стои- подпски \_\_\_\_\_ руб. \_\_\_\_\_ коп. Количество \_\_\_\_\_  
 мость пере- \_\_\_\_\_ руб. \_\_\_\_\_ коп. комплектов: 1  
 адресовки \_\_\_\_\_ руб. \_\_\_\_\_ коп.

на 20 09 год по месяцам:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

Куда \_\_\_\_\_  
 (почтовый индекс) (адрес)

Кому \_\_\_\_\_  
 (фамилия, инициалы)

Сентябрь 2007 года, Тольятти, ежегодная выставка автотехники. Среди прочих экспонатов рядом красуются «Давид» и «Голиаф» – макси-скутер Suzuki Skywave 400 и трайк на базе Honda Goldwing. «Петь, а можно из «скайвея» сделать трайк, как из «голды»? – спросила друга его девушка. А отреагировал я – так у нас и родилась идея..

Андрей ТРЯНОВ,  
г. Тольятти  
Самарской обл.,  
фото автора

# МУЗЫКА СКУТЕР-ТРАЙКА



В одиночку строить трайк, возиться с пластмассовой облицовкой и напичканной под завязку музыкальной аппаратурой (как без нее!) сложно. Друзья собрались – распределили обязанности, обсудили концепцию «сооружения». Передняя часть и двигатель «скайвея» – с минимальными изменениями; каркас кормы должен выдерживать вес трех танцовщиц – для них на крыльях и крышке багажника трайка будут устроены специальные площадки. В дополнение к стандартной электрической схеме необходима «электростанция» для питания «музыки»: автомобильные аккумуля-

торы и 1400-ваттный генератор, без них киловаттную мультимедиа-систему не «прокормить». В систему войдут DVD-ресивер JVC, радиомикрофон, микшер, два усилителя, три пары коаксиальной акустики, плюс сабвуфер с хитрым способом замаскировать в глубинах трайка.

К штатной раме «скайвея» прирастили заднюю, «трайковую» часть. Ее сварили из труб прямоугольного сечения. Мощные рычаги задней подвески изготовили из 60-миллиметровых труб. Автомобильные гидравлические амортизаторы работают с укороченными пружинами от ВАЗ-2108. Тормоза – бара-

банные, также от «восьмерки». Трайк на уклоне просто так не припаркуешь – может укатиться. А этот и на передаче не оставишь – здесь вариатор. Значит, нужен стояночный тормоз, благо под автомобильными барабанами все для этого есть. «Музыкальный» генератор разместили слева. А со шкивом, прикрученным к коленвалу двигателя, соединили ремнем. «Родной» «скайвеевский» аккумулятор перенесли к правому колесу – в штатном отсеке расположатся «музыкальные» компоненты. «Нога» двигателя скутера с подвеской трайка не увязы-

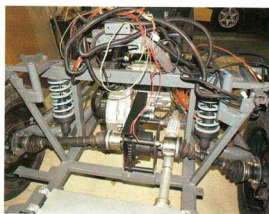




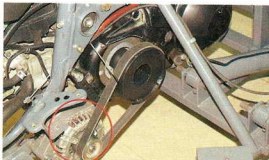
Так выглядят передние суппорты после модернизации тормозной системы.



Ручной тормоз на скутер-трайке – вещь необходимая (рычаг под рукой – слева внизу).



Задние мост и подвеска – из деталей ВАЗ-2108.



«Электростанция» для «музыки» – мощный автомобильный генератор.

валас – мотор через резиновый сайлент-блок прикрепили к раме. Вместо колеса на вал вариатора установили звездочку и соединили ее цепью с «вогмерочным» дифференциалом. А его, в свою очередь, связали с колесами автомобильными приводными валами... Сборку «механики» завершили – занялся дизайном. И «голый» трайк своим ходом отправился в мотостудию.

К этому моменту уже нарисовали несколько вариантов проекта облицовки. Осталось «привязать» их к «железу», а также найти место для акустики и подогнать заднюю часть под задние фонари от автомобиля Ренодот. Почти за месяц извлекли из горы пластилина макет будущего трайка. Наступил этап изготовления матриц и деталей облицовки.

И вот генеральная «репетиция». Еще не крашенные детали надели на трайк, начерно собрали проводку, в том числе музыкальную. Визигнул стартер – и мотор заурчал. Работает! А теперь пробный выезд. И пусть трайк пока скучносерый, пусть не все его детали готовы, но он поехал! Не беда, что самодельная выхлопная система звучала чуть громче прежней – «перекричать» «музыку», которая заполнила все окрестности, она не в силах. У прохожих отвисли челюсти, фотоаппаратные вспышки сверкали тут и там...

Работоспособность проверена – проект имеет право на существование. Теперь – работа над ошибками. Во-пер-

вых, производительности скутерной машинки задних тормозов не хватает для автомобильных тормозных цилиндров, передние тормоза тоже – не супер. У «скайвея» передний суппорт раздельный, то есть на два поршня больше давит правая машинка, а на два, которые поменьше, через распределитель давит левая. Чтобы по максимуму задействовать задние тормоза, распределитель убрали, а освободившиеся маленькие поршни запитали от правой машинки. После этого тормоза ... вовсе стали ватными. А что, если заменить тормозную машинку «скайвея» узлом от Kawasaki ZZR-400... Теперь тормоза есть! Но машинка слишком громоздкая для маленького руля. А давайте установим армированные шланги?! Отлично получилось: передний тормоз теперь «хватал» по-спортбайковски! Теперь возвращаем на место скутерную машинку. Точно, все дело было в шлангах. Передний тормоз стал плавным, но сильным – тормозят все четыре поршня.

С задними сложнее. Пришлось отказаться от барабанов и сконструировать крепления для дисковых тормозов. Суппорты взяли двухпоршневые от «Мерседеса», тормозные диски – от ВАЗ-2107. Внутри левого диска самодельный барабанный ручной тормоз. Расчет оправдался: тормоза есть и работают от штатной «скайвеевской» машинки!

Все, теперь финишная прямая перед предстоящей выставкой! Аврал! – до вы-

ставки меньше месяца, а работы невпропорто. В последний момент отказались от «глянца» – трайк будет матово-черным. Пока снятый пластик в покраске, опутали трайк проводами, изготовили внешние элементы.

И вот все покрашено, собрано, «электрорифицировано», сиденья обтянуты кожей. Последний штрих: лампочку передней фары заменили ксеноновой. Уложился в срок! Единственное, чего не успели – придумать достойное имя.

Помните, с чего началось? Девчонка задала парню наивный вопрос... И вот год спустя в том же павильоне стоит наш красавец скутер-трайк пока без названия. Глядя на него, другие девчонки о чем-то спрашивают своих парней. Те прислушиваются, что-то соображают... ☞

Автомобильные задние фонари на светодиодах будто специально сделаны для скутер-трайка.





Два способа обзавестись мотардом: купить готовый или взять «заготовку» и отсечь от нее все лишнее

Николай ЕРМОЛАЕВ,  
фото Дмитрия ТЮРИНА

## ПО ЗАВЕТУ МИКЕЛАНДЖЕЛО

Как сделал бы великий ваятель (художник, инженер и т. д.), вооружившись зубилом и молотком... Нет, в нашем случае инструментом и кошельком, начнем искать то, от чего будем отсекал. Одной из лучших заготовок для создания городского супермото во всем мире признан Honda XR650R – легкий, мощный и мега-

надежный жесткий эндуро. Инструмент есть, рабочее тело тоже – начнем творить.

Мотард делают мотардом шоссейные колеса. Отсюда шаг первый: «отсекаем» «родные» эндуровские. Но не выкидываем, а складываем и храним – еще пригодятся покататься по лесным тропинкам и дорожкам. Выложив 54 тысячи руб-

лей, получаем алюминиевые колеса Behr, резину Pirelli Diablo, тормозные диски (передний – большего диаметра), переходник под передний тормозной суппорт, ведомую алюминиевую звезду на 44 зуба. Ведущую звезду меняем на 15-зубую. С соотношением 15–44 мотоцикл легко козлит с газа на второй пе-

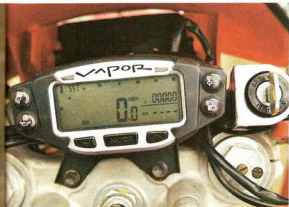
Алюминий – не сталь:  
звезды хватало на 3 тыс. км.

Обода без покрытия  
потеряли свой блеск после пары моек.

Защита руля Acerbis  
работает на ура.







Производство цифровых технологий Varor.

редаче и сохраняет неплохую максимальную в 165 км/ч.

Далее нужно защитить мотоцикл от «бордюрных» и «асфальтовых» болезней. Заплатив за защиту картера MSR \$130, радиаторов Devol (\$120) и рук Acerbis Rally Pro (\$90), получаем практически не пробиваемый глыбами мотоцикл.

Следующий в очереди на отсечение – родной выпуск: мотардовская «одностволка» должна звучать гордо. Место старого занимает выпускная система фирмы White Brothers за 17 500 руб. – с такой попойкой мотоцикл не улетать! Но простая замена штатного выпуска на прямоточный плохо сказывается на работе двигателя: смесь обедняется, а с такой недалеко до перегрева мотора. Делу обогащения смеси поможет кит от фирмы Duponjet за \$90.

В силу того, что «родная» фара светит из рук вон плохо, стоксовая «морда» без всяких зазрений совести отсекается, а ее место занимает новая Baja Design стоимостью \$130.

Любой продукт творчества обязан быть эстетически привлекательным! А значит, следующей жертвой красоты станет «родное» переднее крыло. Уровень его функциональности несомненный, однако эстетический портит наш супермото изрядно. На выручку прихо-

Защита радиатора: на вид хило, на деле – не пригодилась.



Ничто не сокрушит такую монументальную защиту.

дит тюнинговое крыло Acerbis Supermoto за 900 рублей – и дешево, и смотрится. Однако это не единственная и тем более не последняя жертва красоты. В гору отсеченных деталей отправляется и «родная» приборка – дань конструкторов простоте и аскетизму. На дворе хай-тек, следовательно, перед глазами не должно быть никаких стрелок и аналоговых одометров. А коль мы такие эстетсы и принципиальные поборники прекрасного, \$180 – не такая уж и большая цена за производство цифровых технологий Varo: это приборная панель в корпусе, с сигнальными лампочками. Кроме них мы получаем тахометр и указатель температуры охлаждающей жидкости – вещи, безусловно, важные для пилота мотарда.

Глядя на защитные гофры пьербв вилки, понимаешь, что свалка безумно мечтает и о них. С легким сердцем меняем их на пластиковую защиту. Для пущей жесткости добавляем ей третью траверсу. Все это понуждает наш кошелек похудеть еще на \$280.

Вот, казалось бы, и все – перед нами новое творение рук человеческих. Но отойдя на пару шагов, понимаешь, что чего-то не хватает. Того, что выделит нас из толпы других, – индивидуальности! Ее нам придадут красочные наклей-

Защита от SRC – не дешево, зато надежно и эстетично.



И звучит отлично, и неудачное вили выдерживает.



Третья траверса здесь совсем не лишняя.

ки XGXracing (минус еще \$270). И это последний штрих.

Переделка обойдется владельцу мотоцикла в 110 тысяч рублей. Сумма получается не маленькая. Но ведь в конечном счете вы получите два мотоцикла в одном! Ничто не помешает, если вам так вдруг захочется, совершить обратное преобразование короля городских улиц – установить эндурные колеса по местам и отправиться на заасфальтованные просторы. ❏

Благодарим Дмитрия «Imperza» Пракхна и Глеба «Кузьмича» Кольцова за предоставленный мотоцикл.





# ПОЛОВЕЦКИЕ ПЛАСКИ

Андрей СУСЛОВ, специалист по ремонту мототехники компании «Арт мото», Москва, Борис ДАХНОВСКИЙ



Обнаружил в интернет-магазине тюнинговый тахометр D17-864 от фирмы Daytona. Оформил заказ, а когда получил прибор, в комплекте обнаружил не только его, но и крепеж, провода, разъемчики... Подключай и радуйся! Когда же приступил к установке на мотоцикл, обомлел: инструкция написана на простом... японском языке!.. Подскажите, пожалуйста, как подсоединить этот тахометр к электросхеме мотоцикла?

Сергей АФАНАСЬЕВ, Москва

Увы, и знаток японского языка вам не поможет бы: то, что вы приняли за инструкцию, на самом деле всего лишь описание возможностей прибора и рассказ о том, какой он замечательный. То есть – реклама. Тем не менее, руководствуясь опытом установки тюнингового оборудования, нам удалось сообразить, куда какой провод подключить. Итак: черный – к минусу, красный – к плюсу, белый – к катушке зажигания, а коричневый – к подсветке прибора.

Но пока мы разбирались с инструкцией, успели наслушаться неслетных отзывов о работе тахометров «Дайтона»: мол, врут безбожно, завывают показатели оборотов... Проверим! Собрали имитатор системы зажигания. Обычно для проверки и настройки тахометров собирают простенький коммутатор, а вместо катушки зажигания подсоединяют электромагнит от автомобильного реле. Прибор заработал: показал «оборотов» ровно столько, сколько положено.

С обратной стороны тахометра есть два окошка: в одном – два крошечных тумблера, во втором – миниатюрный переключатель с градацией от нуля до девяти. Прибор реагировал (см. фото справа) только

В комплект, кроме прибора, входят: соединительные провода, крепеж и картонка с красивыми, но совершенно непонятными иероглифами.

на тумблер №2 – тот, что крайний от центра корпуса. Если расположить тахометр так, чтобы тумблер оказался справа, то, когда его рычажок вверх, показания соответствуют частоте оборотов автомобильного 4-цилиндрового двигателя с одной катушкой зажигания. Но в большинстве современных мотоциклов с рядными 2- и 4-цилиндровыми двигателями устанавливается одна катушка для каждой пары цилиндров. Значит, у таких моторов частота искры

на каждой катушке вдвое меньше. Чтобы тахометр работал на мотоцикле, следует повернуть этот тумблер вниз – и его показания удвоятся. Тумблер №1 (тот, что ближе к центру корпуса) и переключатель не влияли на работу прибора.

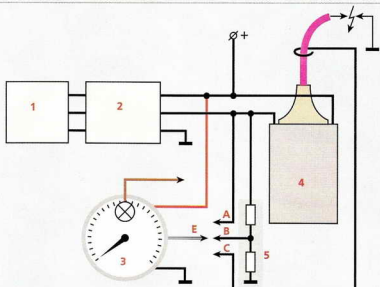
Тахометр работал прекрасно!.. И это странно. Или, может, те, кто его хаял, просто ничего не понимают в электрике? Пришлось соорудить на столе полноценную систему зажигания: с аккумулятором и настоящими коммутатором и катушкой зажигания. Источником сигнала мы «назначили» самодельный генератор – он выдавал импульсы той формы, которая нужна этому коммутатору. Контролировали показания цифровым тахометром.

Итак, пуск! В разряднике шахранула искра, звук от разряда буквально ударил по ушам громким воем! Еще бы, генератор сразу выдал частоту, соответствующую около 10000 об/мин коленвала! И Daytona, и контрольный прибор продемонстрировали одинаковые величины. Довели до 15000, а затем стали плавно снижать: 9 тыс. об/мин, 8, 7, 6, 5... И тут стрелка тахометра «взбесилась»: то плясала в секторе от 3 до 5 тысяч, то замирала на 5-й тысяче! Ни тумблерами, ни переключателем с обратной стороны корпуса мы не смогли унять эту пляску.



Обратная сторона тахометра: 1 – регулятор чувствительности прибора (0 – максимум, 9 – минимум); 2 – тумблер неизвестного назначения (для авторов этого материала); 3 – переключатель режимов работы.

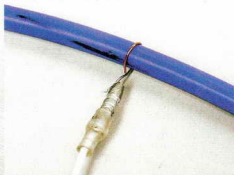
Сейчас прибор настроен на работу с 4-тактным 4-цилиндровым двигателем с одной катушкой зажигания, в которой искра за один оборот коленвала вырабатывается дважды. Если переключить тумблер в нижнее положение, тахометр даст точные показания для 2- и 4-цилиндровых моторов, у которых на каждые два цилиндра одна катушка, или для одноцилиндрового 2-тактного мотора.



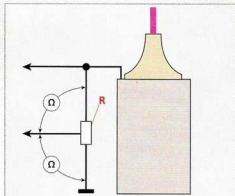
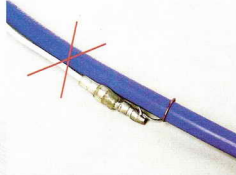
**Схемы подключения тахометра:** 1 – датчик импульсов; 2 – коммутатор; 3 – тахометр; 4 – катушка зажигания; 5 – потенциометр или пара резисторов. А – обычный вариант подключения (ко входу тахометра); В – вариант, при котором сигнал ослабляется резисторами; С – вариант подключения с емкостным датчиком; Е – вход тахометра.

Но почему ж в первом эксперименте все шло гладко? Может, сигнал от релюшк-имитатора был слабее? Наверняка! Чтобы ослабить сигнал на второй, более полноценной сборке-имитаторе, подключили в схему переменный резистор с сопротивлением 92 кОм – между входом первичной обмотки катушки зажигания и массой. А к среднему его выводу подключили испытуемый тахометр. Теперь напряжение сигнала будет пропорционально соотношению сопротивлений потенциометра на участке до и после движка. Плавно перемещали движок от «катушечного» провода к массе... и стрелка замерла точно там, где ей положено находиться. Оказывается, прибор готов «образумиться» только тогда, когда напряжение сигнала снижается... в восемь раз! Чуть усилишь сигнал – стрелка звереет, чуть ослабишь – падает на ноль. Действительно, капризный прибор. Видно, он настолько чувствителен, что на малых частотах успевает ловить все помехи. Кстати, как мы и подозревали с самого начала, переключатель с обратной стороны корпуса предназначен для изменения чувствительности тахометра.

Но в очень узких пределах! Прибор максимально чувствителен, когда стрелка на поворотном диске переключателя показывает на ноль, минимально – у «девятик». И вот к чему мы пришли. Чтобы Daytona D17-864 работал в согласии с нашим настольным аналогом системы зажигания, нужно прибор, во-первых, соединить с катушкой через сопротивление 82 кОм и, во-вторых, с «массой» через сопротивление 10 кОм. Можно предположить, с другими системами зажигания понадобятся и иные резисторы, так что если с нашими номиналами деталей ничего не выйдет, подберите свои. Установите регулятор прибора на «плетерку». Подсоедините тахометр к катушке зажигания через потенциометр, как показано на схеме, и найдите такое положение, при котором стрелка будет «вести себя прилично». Затем измерьте омметром «плетчи» потенциометра и подпаяйте вместо него обычные резисторы с подходящими для вашего случая номиналами. Но не забывайте, что и резисторы вызывают погрешность в показаниях. Если после того, как впаяете в схему резисторы, прибор все равно продолжит «чудить», попо-



Провод, идущий от тахометра, нужно прикрепить к высоковольтному проводу перпендикулярно. Если эти провода смотать изолянткой, то на прибор пойдет наводка, и он будет давать сбои.



**Схема подключения омметра к потенциометру (R) для определения номиналов резисторов при выборе варианта подключения В (на предыдущей схеме).**

буйте подкорректировать его работу регулятором, расположенным с обратной стороны. Если ничего не добьетесь, повторите регулировку с помощью потенциометра. И тщательно измерьте, какие сопротивления имеют резисторы, впаянные вами. При окончательной сборке тщательно заизолируйте резисторы изолянткой или термоласочным кембриком.

Все это слишком сложно? Под конец эксперимента мы вспомнили еще один способ. В 80-е годы радиолюбители иногда подключали самодельные тахометры через емкостной датчик. Его название звучит пугающе, но на самом деле этот датчик – всего лишь 5–20 витков изолированного медного провода диаметром 0,4–0,8 мм вокруг одного из высоковольтных проводов.

Приступим к очередному эксперименту. Стрелка выворачивает что-то невообразимое! Уменьшим число витков. Прибор начал работать нормально только при одном (незамкнутом!) витке. Регулятор при этом повернут в самые «нечувствительные» положение – 8 или 9.

Этот вариант проще в изготовлении, но не в настройке. Емкостный датчик очень чувствительный: он «собирает» все помехи, а их в высоковольтном проводе предостаточно. Но ослабить их не удастся – меньше одного витка на провод не наматается. Эту проблему нужно тщательно примотать к высоковольтному проводу изолянткой. Но как бы ни было соблазнительно, ни в коем случае нельзя располагать провод, идущий к тахометру, вдоль высоковольтного: наводки от искры усилятся, тахометр снова их «поймает» и «взбесится». Такой датчик будет реагировать даже на состояние свечки... В чем кроется и «плюс» – о свечной неисправности узнаете сразу: стрелка либо упадет на «ноль», либо попусту в «половецкие пляски».

Вот так мы «победили» стропитивого «японца». Другое дело, осталось ощущение некоторой незавершенности – мы так и не узнали, зачем нужен второй тумблер. А может, он вовсе и не подключен ни к чему? Эх, разобрать бы прибор да посмотреть, что внутри! Но вот собрать... Легче выучить японский! ❏



Слава Игоря ГРИГОРЬЕВА гремела на весь мир – в 60-е годы он многократный чемпион СССР и Европы по мотокроссу, первым из советских гонщиков поднялся на мировой подиум... Мастеру исполняется 75 лет.

## ВСЕГДА В ДВИЖЕНИИ К ПЬЕДЕСТАЛУ

Будущий суперчемпион сел на спортивный мотоцикл К-125, знаменитую «макаку», в 17 лет. И в первой же своей гонке (это был мотокросс на дистанции 200 километров) занял третье место. Так началась звездная карьера. Первый раз чемпионом Украины он стал в 18 лет и еще много раз завоевывал этот титул. Его рекорд так и остался непобедим – 17-кратный чемпион республики, причем в нескольких классах! На «более высокий» подиум – чемпионата СССР поднялся в 1954 году, взял «серебро» в классе «125». Золотой дубль – в 60-м: выиграл чемпионат Советского Союза в двух категориях – «125» и «175». За свою спортивную жизнь в кроссе завоевал 8 золотых, 4 серебряных и бронзовых медалей чемпионата страны. Кроме того, он двукратный призер чемпионата мира в многодневных гонках.

Григорьев проявил себя не только как гонщик экстра-класса, но и как конструктор (у него диплом Львовского политехнического института). Изготовил 250-кубовый мотоцикл собственной конструкции на базе коверсового К-175. Кроссач весил всего 85 килограммов! На нем выступал на чемпионате мира и ниже шестого места на этапах не опускался. Тогда на успешного спортсмена обратили внимание специалисты за рубежом: с 1963 года Григорьев – фирменный гонщик CZ. В том же году стал бронзовым призером чемпионата мира. Благодаря тому успеху Григорьев снял некий психологический барьер, который «не пускал» наших спортсменов на ступени мирового пьедестала.

В те времена CZ справедливо считали одним из лучших в мире кроссовых мотоциклов, и Игорь Григорьев своими победами сделал технике этой марки громкую рекламу. Кроме

того, поднял авторитет продукции чехословацкого мотозавода и тем, что постоянно вносил конструкторские предложения, направленные на совершенствование машин, его разработки принимались и внедрялись.

...Еще в студенческие годы Григорьев встретил своего Альбина. Эта история имеет непосредственное отношение к спортивной биографии гон-

щика. Будущая жена от него не отставала – семь раз становилась чемпионкой Украины в мотокроссе. Часто супруги выступали... на одном мотоцикле. Игорь побеждал в заезде – Альбина садилась на его машину и тоже выигрывала...

Беда пришла в 1967-м. Перед выездом на этап чемпионата мира Григорьев вышел на утреннюю тренировку. Во время заезда заклинило дроссельную заслонку, и, пытаясь сохранить мотоцикл, гонщик рухнул вместе с ним с шестиметровой высоты в свраг. Тяжелейшая травма – перелом позвоночника. Несколько месяцев врачи боролись за жизнь 33-летнего спортсмена, трижды выводили из состояния клинической смерти. Жизнь спасли, но наступил паралич нижних конечностей. Чемпион мира Жозель Ро-

### Начало карьеры



Чемпион мира 1964г. Слева направо: Виктор Арбеков, Жозель Робер, Игорь Григорьев

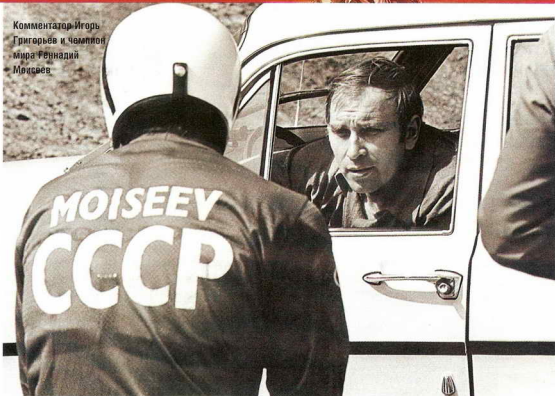




Победитель первенства  
Вооруженных Сил  
СССР. 1964 г



Комментатор Игорь  
Григорьев и чемпион  
мира Фернанди  
Моисеев



бер, с которым Игоря связывали дружеские отношения, договорился об операции в Англии. Однако советские хирурги по известным причинам тогда не могли передать пациента в руки иностранных коллег. Шанс на излечение был упущен.

Григорьев не покинул спорт – стал тренером. А еще он блестяще комментировал гонки. Издал несколько книг о мотоспорте, готовил уникальные двигатели для гоночных мотоциклов, на которых побеждал. Участвовал в автотралли и кольцевых гонках. Звезда мотокросса 60-х до сих пор активен. В молодости Игорь не успел выиграть титул чемпиона мира, но когда исполнилось 60, все-таки стал чемпионом мира в марафоне на инвалидных колясках. И сейчас тренируется, набирает форму к очередному международному марафону.

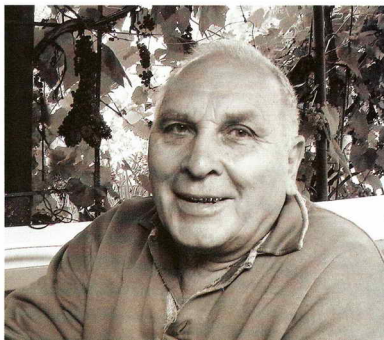
Игорь Михайлович живет в Киеве, с преданной Альбиной они вместе вот уже 57 лет. 16 февраля великому кроссмену исполняется 75 лет. С юбилеем! 🇵🇸

**Алексей НАСОНОВ,**

внештатный корр. «Мото», Киев На 250-кубовом «Ковровце»



Поздравление с победой



# МЕЖСЕЗОНЬЕ... КАКОЕ ТАМ ЗАТИШЬЕ!

Росси все-таки добрался до финиша... Звучит как издевка. Или как привет из злоручного для великого итальянца 2007-го. Но речь не о мотоциклах. Какие мотогонки, если даже тесты в этот период запрещены?.. Речь вот о чем: Росси принял участие в «Ралли Великобритания» по дорогам Уэльса и одержал победу — над собой. Это вам, знаете ли, не «карманное» «Ралли Монца», в котором состязались пилоты регионального уровня и VIP из мотоциклетных падоков, Rally GB — этап мирового чемпионата.

Вы наверняка знаете о невпечатляющем дебюте Росси на скользких дорогах Соединенного Королевства, когда он не доехал до финиша первого спецучастка. Позже, правда, реабилитировался на трассах Новой Зеландии, но несведущие зрители с валлийскими холмами остались на душе тяжелым грузом досады. И вот рывок состоялся! Восемикратный чемпион мира по шоссейно-кольцевым мотогонкам финишировал рядом с теми, кто попал в первую десятку в итоговой классификации. А ведь начинал очень нервно, и попахивало повторением малопочетного пройденного: из-за сложной погоды первые допы Валентино не удались.

— Потом он постепенно вошел в ритм, прикатался и пошел, пошел... — комментировал король четырехколесных гонок Себастьян Леб выступления «пришельца из другого мира». — Если бы мне пришлось стартовать в MotoGP, я так быстро не смог бы адаптироваться.

И это все, что можете сказать? То, что ты ничего не смог бы в MotoGP, так это, простите, и ежу понятно! Шумахер, большой энтузиаст всего, что связано с мотоциклами, и то вон сколько времени промаялся, пока «поехал». И не в мировом чемпионате, а в национальном немецком... Все-таки они, эти раллисты, не очень-то щедры на похвалы. Ни слова из уст француза о гениальности и всесторонней одаренности Росси... Впрочем, е — не отменял только ленивый.

— Пора окончательно прекратить обсуждение моего возможного будущего в Формуле-1, — снова вернулся к теме Валентино. — Я уже слишком немолод, чтобы начинать что-то в этом серьезнейшем виде. Ралли — совсем другое дело, в них возрастные рамки не столь

жесткие. И я, в самом деле, подумываю, что они могут стать моим будущим после MotoGP. Если построить основательную программу подготовки, поднабраться опыта — может получится что-то результативное. Сейчас же гоняюсь в ралли просто из любви к машинам и для собственного кайфа. Со временем приоритеты могут измениться, но не спрашивайте, когда. Если в мотогонках мои результаты останутся такими же, как сейчас, останусь в них, по крайней мере, не меньше двух лет.

Услышав это, соперники, в зависимости от амбиций и веры в себя, запылали от радости или приуныли. Болельщики были счастливы все без исключения.

Другой великий, ушедший на вершине славы с титулом чемпиона World Superbike, австралиец Трой Бейлисс едет домой. Не как до сих пор — на побывку, а, как говорит, навсегда. Твердит, что его нисколько не мучает адреналиновая жажда, не дрогнув мускулом в лице, спокойно просматривает видеозаписи гонок и,



утверждает, отдает себе отчет в том, что теперь его место на обочине. Пришла наконец-то упрежденная семейная жизнь, которой он еще по-настоящему и не знал. Но... Помните прочтённое интервью Сете Жиберну два сезона назад? Правильно, в седле «использовано раскрашенной» испанским спонсором, «практически заводской» Ducati. Трой, конечно, постарше. Но значит ли это, что страсти вконец угасли? Он более боевит, чем испанец в год «ухода на пенсию». И уже пару раз проронил: «Никогда не говори «никогда»».

А тут еще эти наши итальянские коллеги из журнала «Moto Sprint» взяли да и отдали «Золотой шлем», награду лучшему мотопилоту уходящего года, ему, Бейлиссу. Тогда как 99 процентов болельщиков свято верили, что трофей достанется вернувшемуся на вершину подiums Валентино Росси. Логика «непатриотичных» журналистов понять можно: австралиец выиграл не на чем-нибудь, а на Ducati, а это символ всего лучшего, что есть в итальянском мотостроении. Но надо понимать и специфику момента: несдобровать тем, кто обошел вниманию в минуту славы самого Доктора! Валентино, едва отдышавшись после раллийного фи-



Задира Росси

ниша, мигом встал в свою любимую задиристую позу и... вызвал Троя на дуэль. На шбах-рах? Не угадали — на мотоциклах, причем с «форой» — на «супербайковских» Ducati. Мол, ты победил меня как-то на моей поляне, а теперь я задам тебе трепку на твоей. Чтобы ни у кого не осталось сомнений, кто абсолютно лучший. Где драться? Да хоть в Катаре, по ночному холоду... Босс «красных» в серии WSBK Давид Тардоцци поначалу потерял дар речи: идея — круче не бывает! Такой поединком может отодвинуть в тень собственно Гран-при Катара. И потом, как все это должно выглядеть? Один на один? Или в рамках гонок чемпионата Superbike? Ясно, что организаторы серии двум звездам предпосудит wild cards не на блудящих с голубой каемочкой, а на золотых подносах, отделанных бриллиантами. Только вот команда каково?.. Надо срочно искать спонсора, который профинансировал бы экспресс-строительство мотоцикла для Валентино. Причем ради разовой акции. В современных условиях это не так просто...

И немного о грустном — об этих самых современных условиях. В наступающем сезоне российский болельщикам придется следить за этими величайшими из «двухколесных» асфальтовых гонок, пользуясь исключительно печатными материалами или платным Интернет-вещанием. В условиях финансового кризиса компания Нова, владеющая в числе прочего телевизионными правами на MotoGP, не продлила договор с мультимедийным панъевропейским каналом «Еurosport», который в последнее время транслировал гонки по РФ. Компания предполагала продавать права по отдельности национальным вещателям. В России таковым являлся канал 7 ТВ. Но в новых экономических реалиях запрошенная цена на пакет вещательных услуг оказалась неприемлемой. Возращение гонок на наши голубые экраны состоится — в этом убеждены все сторонники. Однако пожимая плечами в ответ на вопрос «когда?».

Сергей КУРДЮКОВ, комментатор телеканала «Еurosport» — специально для «Мото»



Что ответит Бейлисс?



## ДЕЛО ЗА МАЛЫМ – СМОЧЬ

От темпов строительства супертрассы зависит, примет ли Россия MotoGP и WSBK.

Успешно прошли переговоры между и.о. президента Мотофедерации России Александром Нифонтовым и боссом компании Dorna

ство которой ведется близ деревни Федюково в Волоколамском районе Московской области (информация о комплексе в «Мото», № 11-2008).

А за год до MotoGP, в 2011-м, на этом автодроме планируется провести гонки чемпионата World Superbike. В конце прошлого сезона босс WSBK Маурисио Фламмини говорил нашему журналу о повышенном интересе организаторов серии к России:

сто. Для проведения гонок масштаба MotoGP и WSBK потребуется не только первоклассная трасса, но и денежный взнос в размере нескольких миллионов евро. Однако, конечно же, прежде всего, нужно построить трассу. Остается только надеяться, что Moscow Raceway будет сдана в эксплуатацию, как планировалось, осенью 2010 года. Правда, последняя информация с места строительства настораживает: недавно работы приостановили.



Кармело Эспелетой о проведении в России одного из этапов чемпионата мира MotoGP. На встрече в Барселоне достигнуто предварительное соглашение о создании весной 2009 года рабочей группы, которая займется этим проектом. По плану первый Гран-при России должен пройти в 2012 году, место проведения – трасса Moscow Raceway, строитель-

– Мы постоянно держим Россию в поле внимания, поскольку по целому ряду причин очень хотелось бы провести здесь этап чемпионата. Как только у вас появится трасса, отвечающая всем требованиям, World Superbike обязательно приедет.

Приятно слышать о такой заинтересованности, но ей нужно соответствовать. Что непро-

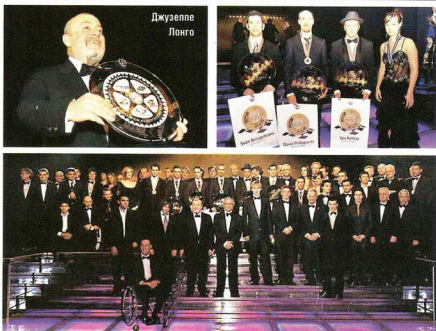
По одной из версий, это связано с кризисом, по другой – с запланированным перерывом в работах на зимний период. Очень хотелось бы верить во второе и что весной вновь начнут работать бульдозеры.

**Сергей БЕДНАРУК**, комментатор канала 7ТВ – специально для «Мото», фото Анны ОЛЬХОВОЙ

## НАГРАДНОЙ ФИНАЛ

Церемония награждения чемпионов мира 2008 года по мотоспорту прошла в Монте-Карло. В качестве почетных гостей (а всего их собралось более 400) были приглашены выдающиеся спортсмены – недалекого прошлого и действующие – Дэвид Бейли, Себастьян Тортелли, Алекс Пузар, Мишель Риналди, а также сенатор парламента Италии Джованни Торри, чьей активной поддержкой пользуется молодежный чемпионат кроссменов Youthstream.

Кроме самих виновников торжества, отмечены лучшие организаторы этапов мотокроссовых Гран-при в Ливерпола (MX1/MX2), Плевене (S1/S2), Сантьяго-де-Чили (MX3). Трофеи вручены победителям в зачете Кубков конструкторов. За выдающийся вклад в развитие и популяризацию мотокросса награжден Пит Байер, директор заводской команды Red Bull KTM. По случаю творческого юбилея – 25-летия деятельности по развитию мотокросса – на сцену был приглашен президент компании-промоутера чемпионатов мира Youthstream Джузеппе Лонго.





## ЯНКИ ПОКАЗАЛИ КЛАСС

Чемпионат Европы по суперкроссу 2008 года в очередной раз напомнил, что этот вид спорта родился в США и американцы – грозные соперники. В отсутствие прошлогоднего лидера Антонио Кайроли за победу в серии боролись известные российской публике победители SX Moscow-2007 француз Бенджамин Куази и его соотечественники Фабье Изуар и Марвин Маскин. Особенно остро прошел французский этап – в Париж приехали еще и американские гонщики, которые не принимали участие в предыдущих пяти раундах. Продемонстрировав скоростной стиль, Джеймс Спурт, Джастин



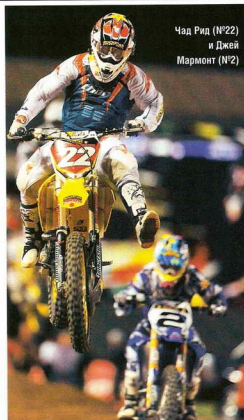
Брайтон и Кевин Виндхем завоевали сердца европейских болельщиков. В этот раз райдером из Старого Света места на подиуме не хватило...

Следующий, заключительный этап чемпионата вновь посетили американцы. В финале развернулась борьба между чемпионом AMA SX Lites West, известным дебишором Джейсоном Лоуренсом и лидером европейского чемпионата Бенджамином Куази. Сравнение было ярким, но недолгим: Лоуренс упал в одном из поворотов, а на следующем круге из-за поломки мотоцикла сошел и Куази. Победа в финальном раунде досталась Марвину Маскину. Титул чемпиона Европы завоевал прошлогодний вице-чемпион серии Фабье Изуар. «Серебря» и «бронза» соответственно у Куази и Маскина.

## АВСТРАЛИЙСКИЙ NON STOP

Невероятной популярностью у австралийцев стал пользоваться в 2008 году суперкросс. Рейтинги этих гонок подскочили, когда их соотечественник Чад Рид выиграл чемпионаты мира и США. Значимости суперкроссу, как виду, добавило то обстоятельство, что оба соревнования объединили в одну серию, и уже одно только участие Рида в национальных гонках собирало полные стадионы. Но Рид пошел дальше – убедил организаторов внутреннего австралийского первенства выйти за рамки традиционного регламента и предложил новый формат. Во-первых, это «квадроспринт»: он состоит из четырех гонок по пять кругов каждая, причем все проходят практически без передышки, пауза между заездами длится пару минут. Другое новшество – «парная борьба»: в финальном заезде участвуют только двое сильнейших.

Необычные правила заставили пристально присмотреться к «гонкам по-новому» американских кроссменов, и в качестве испытателя в Австралию дважды приезжал семикратный чемпион США по суперкроссу Джереми МакГраф. Оба раза ветеран с табличкой «J» на мо-



Чад Рид (№22)  
и Джей  
Мармонт (№2)



Национальный  
герой Австралии

тоцикле уверенно продержался на четвертом месте... А вот чемпионское самолбие Чада Рида было задето: в дуэли один на один сильнее оказался австралиец Джей Мармонт. Впрочем, это был первый и последний раз, когда Рид не лидировал в домашней гонке.

«Потренировав» соотечественников, Чад Рид возвращается в «вышшую лигу». В этом году перед ним стоит задача подтвердить титул чемпиона мира и сильнейшего в американской лиге AMA. Наконец, нужно оправдать надежды своей новой команды Rockstar Makita Suzuki.

Екатерина ЧЕРНЫШЕВА,  
обозреватель сайта [motosonk1.ru](http://motosonk1.ru).

## К НАМ ЕДЕТ ГАРРИ ЗВЕРТС

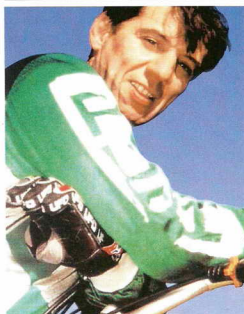
Четырехкратный чемпион мира по мотокроссу Гарри Звертс, советник заводской команды KTM по работе с молодыми талантами, приедет в Россию. По просьбе МФР, знаменитый бельгиец проведет семинары для тренеров ДЮСШ и родителей юных кроссменов.

Темы занятий: от первых шагов в мотоспорте до тренировок профессионала;

азы медицинских знаний и объемы тренировок; сезонность и условия для тренировок... Гарри опирается на опыт

в подготовке своего сына – 10-кратного чемпиона мира Стефана Звертса, а также великий тренер даст методические рекомендации от самого Стефана.

Первый семинар запланирован на начало апреля в Краснодаре, второй – на конец апреля в Кувандыке (Оренбургская область).



→ СПИДВЕЙ

## ПРИГЛАШЕНИЕ В MotoGP

Российского гонщика позвали на межсезонные тесты

Жить в 150 метрах от трека и не заразиться спидвеем? Тем более, что в башкирском городе Салават, где родился Эмиль, спидвей – вид спорта номер один. В семье Сайфутдиновых два сына – Денис (старший) и Эмиль. Оба «заболели» спидвеем, но самых ярких успехов добился младший: в свои 19 лет он единственный на планете двукратный чемпион мира среди юниоров.

Начинал Эмиль в мотоспорте на скутере Yamaha, под присмотром папы уложил трассу. Отец, Дамир, когда-то занимавшийся мотокроссом и гонками на льду, – первый тренер сына. Как вихрь носился Эмиль и по заснеженным дорогам, распушгивая дворовых собак. Первый мотоцикл мальчонки – шведский Tolba («Тольба»). Пятилетний Эмиль быстро научился его «ломать» – пуская в занос на виражах, устроив в мальчиговых мотокроссовых соревнованиях. Но все равно тянуло в спидвей...

На старте



Отношения с родным городом Салаватом у Эмиля не сложились. Почему? Трудно сказать. Эмиль выступал за октябрьский «Лукойл», позже уехал в Тольятти в «Мега-Ладу». Пару лет назад пытался «навести мосты» с Салаватом, но в команду родного города его не взяли, хотя никаких звездных условий не просил. Вот и стал Эмиль двукратным чемпионом мира, находясь под флагом «Мега-Лады», и теперь, когда он включен в основной состав гонщиков Гран-при-2009, его знают как члена тольяттинской команды.

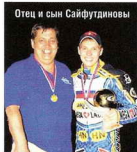
В прошедшем сезоне Сайфутдинову удавалось в некоторых эстафетах выигрывать у постоянных «гранпристов», фаворитов мирового первенства, в том числе у Ники Педерсена, Джейссона Крампа, Грега Ханкока. Образец спортивного мастерства для Эмиля – многократный чемпион мира Педерсен, хотя и существует между гонщиками определенная дистанция. Не сблизились они до товарищеских отношений, а ведь датчанин, что называется, прописался в «Мега-Ладе» (он выступал в рядах тольяттинцев в командном чемпионате России), и россиянин много раз стартовал с кумиром плечом к плечу. А вот с австралийцем Ли Адамсом приятельские отношения сложились.

Неожиданностью стало решение Эмиля покинуть в межсезонье тольяттинскую команду, в которой он провел отнюдь не безмятежные годы. В СК «Турбина» (Балаково) Сайфутдинову пообещали всячески содействовать его выступлениям в чемпионате мира.

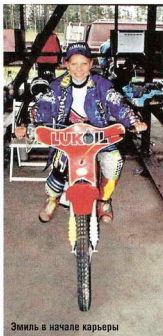
А недавно гонщик получил приглашение принять участие в тестах... на «кольце» в Барселоне. Тюннер моторов мотоциклов Эмиля Эшли Халлоуэй стал владельцем команды, которая намерена выступать в MotoGP, вот и решил талантливый гаревика «протестировать»



Вторая золотая медаль чемпиона мира



Отец и сын Сайфутдиновых



Эмиль в начале карьеры

в ШКМГ. Нововленный хозяин «кошониш» уверен, что на участие первого российского гонщика в престижном классе «клубнот» крупные спонсоры.



30М



Круг победителя

→ ГОНКИ НА ЛЬДУ



На «отлично» откатали первые два этапа чемпионата России среди команд суперлиги гонщики уфимского клуба им. Кадырова. Самый результативный в башкирской команде действующий чемпион мира Николай Красников: из 13 эстафет он выиграл 11. На втором месте тольяттинская «Мега-Лада».

Почащу «не пошла» гонка у представителей Саранского СК «Мордовия». Однако во второй день «раскатились» и чуть не выиграли этап чемпионата. В поединке уфимцев и саранцев упал Николай Красников, его исключили из перезаезда как виновника остановки гонки. В рестарте гонщикам из «Мордовии» Базееву и Захарову, чтобы занять первое командное место, достаточно было заработать 4 очка, но Захаров «резанул синьку» – пересек ограничительную линию дорожки двумя колесами и был дисквалифицирован. В итоге саранская команда только на третьем месте.

**Чемпионат России** (последние 2 этапа из 6)

1. СК им. Г.Кадырова (Уфа) – 16 очков; 2. «Мега-Лада» (Тольятти) – 12;
3. «Мордовия» (Саранск) – 10; 4. «Подмосковье» (Луховицы) – 6,5;
5. «Каустик» (Стерлитамак) – 6; 6. «Сибирь-РОСТО» (Новосибирск) – 4;
7. «Региональный центр» (Каменск-Уральский) – 3,5. (За победу на этапе команде начисляется 8 очков, 2-е место – 6, 3-е – 5, 4-е – 4, 5-е – 3, 6-е – 2, 7-е – 1).

На фото: лидеры турнира Николай КРАСНИКОВ и Станислав АРХИПОВ

Вадим АЛЕМБИКОВ

## НЕ ЛЕЗЬ НА «СИНЬКУ»!

# ПУСТЫНЯ БЕЗЖАЛОСТНА

Владимир МАРУГОВ, спортсмен из Москвы, первым из россиян отважился участвовать в этапе Кубка мира по внедорожным гонкам в категории ATV. Гонка «Вызов пустыне» (Desert Challenge) проходила в Арабских Эмиратах. Маршрут этого завершающего этапа протяженностью 2500 километров проложили от Абу-Даби до Дубая через пустыню Мориб.

Вот что рассказал Владимир о событиях на трассе:

— Не раз я участвовал в российских ралли-рейдах. Однако бывало обидно: добираться до места соревнований за сотни километров от дома, а длится гонка всего пару часов... Давно хотел испытать себя в продолжительном, серьезном марафоне, таком как Desert Challenge, где основная часть маршрута проходит по пустыне, вдали от дорог.

Решил сэкономить — не везти свою технику за тысячи километров, а взять четырехколесник напрокат в местной фирме, специализирующейся на организации ралли. Прокатный квадрант увидел накануне старта. Это был потрепанный и совершенно не подготовленный к ралли 500-кубовый

Polaris: запасные баки не защищены дугами безопасности, уровень шума выхлопа превышал допустимый, провода болтались, резина старая, цепь рванутая... И что — отказаться от ненадежной техники, вернуться домой? Или рискнуть?

Отступать не стал — будь что будет. Техники принялись приводить машину в порядок, и уже к вечеру выехал на испытания в пустыню.

Первый день, когда стартовали, выдался самым тяжелым — привывал. С десяток раз застревал в барханах, выбирался с трудом. Температура держалась на уровне 38°С в тени. Принял первое боевое крещение: при попытке обогнать мотоциклиста улетел с дюны. Но все обошлось. К концу дня освоился, однако сил прибавить в скорости уже не хватало.

Техника стропила козни несколько раз. На самом протяженном спецучастке, на который отводилось 10 ходовых часов, не дотронул до финиша около двухсот километров — замкнуло проводку. Устранить неисправность не получилось, и пришлось дожидаться эвакуатора. В другой день предстояло пройти более 400 километров по сплошным барханам. Миновал пески и уже в трех десятках километров от финиша вырвался на дорогу, когда мой квадрант попал с филиппинцем и двумя индусами. Филиппинец оказался знатоком и настоящим мастером — обнаружил, что в моем Polaris перегорела клемма. Ладно, это уже поделка. Но где раздобыть запасную, когда «вперед — пятьсот, назад — пятьсот...» Филиппинец не ступевался — где-то в капоте своей машины нашел подходящую (без которой его пикап мог обойтись!), отрезал ее и отдал мне!.. В этот день я добрался до финиша вовремя.

В гонке по пустыне проверяется не только физическая выносливость, но и способность не сломаться. Знал бы кто-нибудь, как «давит» однообразный рельеф! Когда движешься по следам проехавших до тебя лидеров, это успокаивает. Но если, плутая меж барханами, выезжаешь на собственные следы (и такое бывало), а другие не наблюдаются, становится не по себе. Случалось, подолгу двигался в одиночестве. Возникли опасения: что если сейчас сломается что-нибудь в механике? Или закончится бензин!..



## ИМЕНИНЫ С ПОЛЕТАМИ

Забойная музыка, симпатичные девушки раздавали зрителям напитки, а три фристайлиста — Николай Иванков (Коллин) и братья Ярыгины — Владимир (Вован) и Михаил (Миха) «заводили» зрителей сложнейшими трюками в полетах с мотоциклами. После каждого прыжка, когда «акробат» благополучно приземлялся, раздавался всеобщий вздох облегчения, а затем — вопли восторга и овации...

В столичном районе Царицыно это уже традиция — несколько раз в году, в праздники, спортсмены спортивно-технического клуба «Ферзь» уст-



Полонницы фристайла





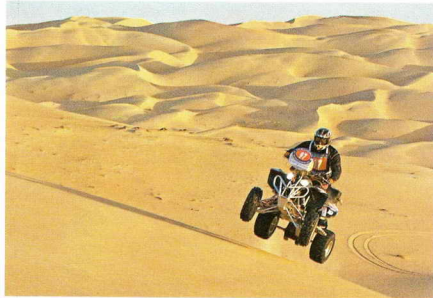
Успокаивало лишь то, что знал: информация о каждом участнике передается с его GPS-навигатора судьям.

В последний день предстояло пройти два СУ общей протяженностью более 500 километров, финиш – в Дубае. Старт дали в шесть утра. Первый участок шел неплохо, но недалеко от финиша закончился бензин в основном баке, а воспользоваться запасными емкостями не мог из-за вдруг обнаружившейся неисправности в топливной системе. Выручили автомобильисты – проезжавший мимо джип отбуксировал мой квадроцикл к судейскому пункту. Там залил бензин в основной бак... но горючее «не хотело» поступать в карбюратор. Кинулся искать пустую пластиковую бутылку – я готов был ехать, управляя одной рукой, а другой держа посудину с бензином, чтобы горючее поступало в карбюратор. Судьи скептически отнеслись к моей идее, но бутылку дали. Пока возился, присослабивал, воздушную пробку в шлангах пробовал, и двигатель заработал.

На том мои злоключения не закончились. На втором спецучастке, когда до финиша оставалось всего-то около десяти километров, я пролетел мимо застрявшего джипа итальянцев. Не остановился. Помочь им я был бессильен... Про себя отметил: ребята сели капитально – так глубоко, что даже двери невозможно открыть. А через сотню метров меня подбросило на кочке так, что слетела цепь, и ее заклинило между рамой и передней звездочкой. Пришлось перевернуть квад. Обнаружил, что ничего исправить не смогу. А поставить ATV на колеса уже не хватило сил. Пока «сражался» с квадром, мимо проехал джип тех самых итальянцев. Не остановился – спешили к финишу. Я не в беде – понимаю их. Обидно было по другому поводу: пройти всю гонку и застрять в нескольких километрах до финиша. На помощь пришел экипаж грузовика команды Iveco – взял мой Polaris на буксир.

На дюны грузовик взбирался медленно, на склоне разогнался. Когда буксировщик оказался внизу, а я за рулем ATV еще наверху дюны, трос натягивался, и квадрик рывком бросало вперед – я вымывал в воздух. Приземлившись, не мог сразу поймать ногой тормоз. В нескольких ситуациях думал: все, в этот раз в седле не удержаться! Но обошлось... Когда мы пересекли финишный створ, судьи проверили мой GPS и поразились: несмотря на злоключения, я умудрился «собрать» все контрольные точки. Получил штраф только за финиш на буксире.

Многим, наверное, интересно узнать, помогать другим в ходе гонки – это обязанность? Моральная норма?.. Нет, не обязанность. Однако если нужно assistance в помощи, можно рассчитывать на других участников. В случае, если с неполадками способен справиться самостоятельно, поднимаешь большой палец – проезжающие пролетят мимо. Однако лидеры, если ситуация не трагическая, обычно не останавливаются – они нацелены на результат и не станут терять время. Корить их никто не станет. В конце концов, следом едут другие, да и «служба спасения» следит



за всеми на трассе неусыпно... В один из дней на трассе я наткнулся на мотоциклиста-англичанина. Выглядел он совсем плохо. Зацепив противосолнечную наклейку за мотоцикл, он спдел тел и лежал под ним. Кто-то из проезжавших бросил бедолаге бутылку с водой, но у него не хватало сил даже на то, чтобы допилить до нее несколько метров. Я отдал парню почти всю свою воду, а больше ничем помочь не мог. Гляжу, он уже включил маяк бедствия, значит, спасатели должны были подоспеть скоро. И я поехал дальше. Кстати, в стандартную экипировку участника ралли входят, помимо наклейки от солнца, два элмелбзка с водой (один должен быть всегда на теле, другой – на квадре), ратеничка, фонарик, компас, сухой паек и еще кое-что. Случись что – все это поможет пережить ночь в пустыне...

Поломок, конечно же, преследовали не только меня. Пустыня к технике безжалостна. Из 20 стартовавших на ATV до конечной точки маршрута добрались 15 участников. Я финишировал 13-м. Все дни гонки прошли, что называется, на адреналине, за сутки выпивая по шесть литров воды... Вернувшись домой, несколько дней приходил в себя.

Если решили, что после всего этого я до конца жизни буду сит пустыней, то ошибаетесь. Собираюсь принять участие еще в каком-нибудь этапе Кубка мира, скажем, по Тунису или Марокко. Если вернется «Дакар», рвану на него. Мечта о «Дакаре» самая заветная.

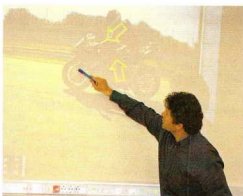
**Записал Андрей ПРАВДИВЦЕВ**

## ЗИМНИЕ УЧЕНИЯ

Снова итальянец в России. И это не кино: Клаудио Корсетти, руководитель одной из известных итальянских мотоциклов, провел семинар для гонщиков – участников российского «кольцевого» чемпионата.

Дабы ничего не упустить, мастер начал рассказ с начальных навыков управления. Провел показательный анализ использования элементов пилотирования, принятых в MotoGP. Понять то, о чем говорил Корсетти, помогли его авторский фильм, чертежи и рисунки.

– Знаете, почему побеждает Росси? Не только потому, что он довел свой мотоцикл до верха совершенства. Потому что он мудрый, физически сильный, способен держать концентрацию внимания на протяжении всей гонки. Долго держать концентрацию – редчайшая способность, даже среди тех, кого вслед за Росси все считают гениями трека. Это не от Бога – такую способность следует тренировать и развивать: накачивать и нака-



чивать круги, часами одинаково остро реагировать на малейшие проявления своих мотоциклов. И, как бы это не показалось банальным, тренировать выносливость, поднимать физические кондиции, – наставлял итальянский тренер.

Под конец семинара все разошлось! Не случайно – гонщики просили что-то уточнить, интересовались комплексами упражнений, которыми пользуются спортсмены из MotoGP, разбирали совершенные ошибки на треках. Несколько раз в качестве примеров к теории Корсетти вспоминал об ошибках своих учениц – чемпионы России-2008 Наталья Любимовой и призера первенства Надежды Яхнин. Учениц? Да, девчонки тренируются у него. Заметьте, не позадничали – они-то и организовали эту встречу для всех.

Повод встретиться с мастером трека еще раз есть – вопросы остались. Это был первый семинар. Скорее всего, тема травм станет главной на следующем семинаре.

**Катерина КРАСОВСКАЯ,  
Москва**

## ЦЕНЫ НА МОТОТЕХНИКУ

МОДЕЛЬ	КЛАСС/ НАЗНАЧЕНИЕ	ДВИГАТЕЛЬ (тактность, цилиндров, объем, см <sup>3</sup> )	МОЩНОСТЬ, л.с.	ГОД ВЫПУСКА	ЦЕНА	САЙТ, ТЕЛЕФОН
<b>МОТОЦИКЛЫ</b>						
Honda CBF 1000 AB + ABS	неоклассик	4-4-998	98	2008	410 000 руб.	AOYAMA MOTORS (495) 363-42-00
Honda DN 01 + ABS - NEW	турист	4-2-680	60	2008	545 000 руб.	AOYAMA MOTORS www.aoyama.ru
Honda CB 100 RAB + ABS - NEW	неоклассик	4-4-998	125	2008	420 000 руб.	AOYAMA MOTORS (495) 363-42-00
CPI SuperMoto/SuperCross 50/250		2-1-49/249	8/25	2008	от 79 000 руб.	WYP-MOTOR (495) 933-86-06 (многокан.)
Yamaha V-MAX	дорожный	4-4-1679	200	2009	799 000 руб.	Панавто Ко (495) 780-55-55
Yamaha FZ1-S Fazer	дорожный	4-4-998	150	2009	453 000 руб.	Панавто Ко (495) 780-55-55
Yamaha FZ6-S S2	дорожный	4-4-600	98	2009	366 500 руб.	Панавто Ко (495) 780-55-55
Yamaha YZF R1	спорт	4-4-998	182	2009	599 000 руб.	Панавто Ко (495) 780-55-55
Yamaha XJ 6-S	дорожный	4-4-600	78	2009	318 900 руб.	Панавто Ко (495) 780-55-55
Yamaha XV 950	чопер	4-2-942	54	2009	398 900 руб.	Панавто Ко (495) 780-55-55
Yamaha XT 660 Z Tenere	эндуро	4-1-660	48	2009	431 400 руб.	Панавто Ко (495) 780-55-55
JAWA 650 CLASSIC	чопер	4-1-652	47	2009	256 000 руб.	ЯВА-РОССИЯ www.jawa.ru
JAWA 350 STYLE	дорожный	2-2-343.5	23	2009	109 000 руб.	ЯВА-РОССИЯ (495) 225-57-43
JAWA 125 DAKAR	эндуро	4-1-124	13	2009	98 000 руб.	ЯВА-РОССИЯ www.jawa.ru
JAWA 125 DANDY	дорожный	4-1-652	47	2009	78 900 руб.	ЯВА-РОССИЯ (495) 225-57-43

## СКУТЕРЫ

PGO PMX, T-REX, G-MAX 50/150/200	скутер	2-1-49/149/199	5/12/15	2008	от 59 900 руб.	WYP-MOTOR (495) 933-86-06 (многокан.)
Yamaha YBR 125	дорожный	4-1-125	10	2009	72 700 руб.	Панавто Ко (495) 780-55-55
Yamaha XP 500 A T-MAX	макс-скутер	4-2-499	43.5	2009	431 400 руб.	Панавто Ко (495) 780-55-55
Yamaha Neo'S 50	скутер	2-1-50	2,8	2009	118 400 руб.	Панавто Ко (495) 780-55-55

JAWA 50 ROBBY	можик	4-1-49.5	3.4	2009	58 300 руб.	ЯВА-РОССИЯ (495) 225-57-43
JAWA 50 PIONER	retro	4-1-49.5	3.4	2009	54 000 руб.	ЯВА-РОССИЯ <a href="http://www.jawa.ru">www.jawa.ru</a>

## МОТОВЕЗДЕХОДЫ (ATV)

Honda TRX250DX	спортивный	4-1-250	17	2008	168 300 руб.	AOYAMA MOTORS (495) 363-42-00
Honda TRX680FA8 Rincon	универсальный	4-1-675	33	2008	372 300 руб.	AOYAMA MOTORS <a href="http://www.aoyama.ru">www.aoyama.ru</a>
Honda TRX500FA8 Rincon	утилитарный	4-1-499	28	2008	308 500 руб.	AOYAMA MOTORS (495) 363-42-00
Honda TRX420FA8	утилитарный	4-1-420	25	2008	272 800 руб.	AOYAMA MOTORS <a href="http://www.aoyama.ru">www.aoyama.ru</a>
Honda TRX90DX	детский	4-1-86	6	2008	138 000 руб.	AOYAMA MOTORS (495) 363-42-00
PGO BR 200/250/500	багги	4-1-200/250/500	12/15/18/45	2008	от 169 000 руб.	WYP-MOTOR (495) 933-86-06
AEON Cobra/Crossland 220/350	утилитарный	4-1-220/350	15/25	2008	от 135 000 руб.	WYP-MOTOR <a href="http://www.wyp-motor.ru">www.wyp-motor.ru</a>
WYP MOTOR WP 150/300/500 (4 WD)	утилитарный	4-1-149/300/493	12/25/33	2008	от 65 000 руб.	WYP-MOTOR (495) 933-86-06
New Force NFM 500 4WD 2-местный	утилитарный	4-1-493	33	2008	249 999 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	2009	556 000 руб.	мотосалон Атриум (495) 92-555-30
BRP Outlander Max XT 650	утилитарный	4-2-650	55	2009	473 000 руб.	мотосалон Атриум (495) 92-555-30
Yamaha Rhino 700 CAMO	утилитарный	4-1-700	54	2009	530 900 руб.	мотосалон Атриум (495) 92-555-30
BRP Renegade 800	спорт	4-2-800	62	2009	520 000 руб.	мотосалон Атриум (495) 92-555-30
Yamaha Grizzly 700	утилитарный	4-2-700	54	2009	391 500 руб.	мотосалон Атриум (495) 92-555-30

## СНЕГОХОДЫ

Yamaha VK 540 III	утилитарный	2-2-540	46	2009	239 000 руб.	мотосалон Атриум (495) 92-555-30
Yamaha RS10VTGT (venture GT)	туристический	4-3-1049	120	2009	410 000 руб.	мотосалон Атриум (495) 92-555-30
Yamaha FX NITRO X-TX	спорт	4-3-1049	120	2009	406 000 руб.	мотосалон Атриум (495) 92-555-30
BRP MXZ RENEGADE 800 X	спорт	2-2-799	150	2009	434 000 руб.	мотосалон Атриум (495) 92-555-30
LYNX YETI PRO V-800 ARMY	утилитарный	4-2-800	65	2009	447 000 руб.	мотосалон Атриум (495) 92-555-30



→ В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ:

## КАЙФУЙ, ВОПРОКИ ВСЕМУ

На кризис реагируют в зависимости от достатка: кто-то переходит на жидкую похлебку, а кто-то – на мелкие... родстеры. Тем более, что в новом сезоне их выбор необычайно широк. Новые модели представили BMW, Suzuki и Yamaha, кардинально обновила свои популярные «твин-ы» Kawasaki, провела легкую модернизацию Honda. И все это в кубатурах 600-800 см<sup>3</sup>. Читайте в следующем номере обзор «антикризисных» новинок. **И**

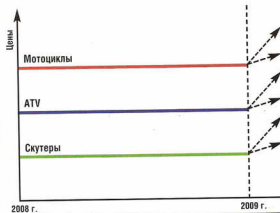


## ГЛАМУР ПО-МУЖСКИ

Malaguti Spidermax GT500 подобен розовому кабриолету – он притягивает взгляды и не оставляет равнодушных. Ответ на вопрос, это что за мотик (а вопрос точно последует сразу, как только снимете шлем), будет коротким: это итальянский «кадиллак», только двухколесный. **И**

## ЧТО ПОЧЕМ БУДЕТ ПРОДАВАТЬСЯ?

Вопрос особенно интересный сейчас. Производителей кризис разоряет, и они, пытаясь выжить, готовы распродавать готовую продукцию хоть за минимальную цену, близкую к производственной себестоимости. Конечно же, то же и в мотостроении... Именно так, а не иначе, вы полагаете, ориентируясь на состояние дел в зарубежной автомобильной и некоторых других отраслях. Вынуждены огорчить: в сфере реализации мототехники, по меньшей мере, на российском рынке, все проходит по сценарию ровно противоположному – здесь все или почти все в 2009 году вздорожает и весьма ощутимо. У редакции есть основания заявлять, что это – тенденция. А конкретно – на сколько? И что именно?.. Попытаемся дать ответы в материале, который читайте в следующем номере. **И**



## ВИЗИТКА ЗА ПОЛ-ЛИМОНА

Стали бы вы зечь «на все деньги» на нейкеде, если он стоимостью больше полмиллиона рублей? Если вы не олигарх и не сынок богатенького папочки, вряд ли – для рискованных отжигов есть варианты подешевле. Чертовски красивый и мощный Aprilia Tuono создан для мелких хулиганств, для легкого заработка гаишников... Но обычно ездят на них от кафе до кафе, от тусовки до тусовки. Ведь этот байк как визитная карточка: если ты на Tuono, значит, у тебя все в порядке, и все кризисы – что льву стайка шакалов... Работает ли «визитка»? Проверил Антон Власов. **И**