

ИЗДАТЕЛЬСТВО
Зарулем

МОТО

ФЕВРАЛЬ 2002

ТЕПЕРЬ
В ЖУРНАЛЕ

124

СТРАНИЦЫ

НОВЫЙ DUCATI: ПЛАНКА ДЛЯ СУПЕРБАЙКОВ

ТЕСТЫ:

DERBI Senda-R
KAWASAKI Xanthus 400
SUZUKI GSX400 Impulse
HONDA XR650R
DUCATI 996R
DAELIM S-five
PEUGEOT Trekker Streetboard
DERBI Predator GP 1

РУССКАЯ ТЕМА
В БОЛОНЬЕ

ТЮНИНГ R1

СЕРГЕЙ ПОВАРОВ:
«Я - ПРОВОКАТОР»

ГАИ ДАЕТ «ДОБРО»:
МОЖНО БЕЗ ЛЮЛЬКИ

ЭКСТРИМ-РЕЙД
ПО БЕЛОМОРЬЮ

KAWASAKI
ZZ-R1200

ISSN 0869-5628
02
9 770869 562018



YAMAHA

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР



**БОЛЬШОЙ ВЫБОР
МОТООДЕЖДЫ И АКСЕССУАРОВ**

скидка
на мотоодежду
и аксессуары

25%

МОТОЦИКЛЕТНАЯ

МОДА



МОТОЦИКЛЕТНАЯ МОДА

**МОТОВЕЗДЕХОДЫ
СНЕГОХОДЫ**



YAMAHA

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

ARCTIC CAT

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР



BOMBARDIER

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

ТАЙГА

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР



БЕСПЛАТНАЯ ДОСТАВКА ПО МОСКВЕ И МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ



КАЖДОМУ КУПИВШЕМУ У НАС СНЕГОХОД В ПОДАРОК МИНИ-МОЙКУ

АВТОКОНЦЕПТ

МОТОСАЛОН

МОСКВА, Ленинградское ш., д. 52, Тел.: (095) 3-63-63-63 (многоканальный)
159-8189, 159-8045, 159-8046 www.avtoconcept.ru

СЕРВИС

стоимость нормо-часа - 36\$

 **HONDA**

АОЯМА МОТОРС
официальный дистрибьютор

НОВЫЕ МОДЕЛИ 2002 ГОДА!

CBR 900 NEW



Deauville new



VFR 800 new



VTX 1800 new

ШИРОКИЙ ВЫБОР АКСЕССУАРОВ
ОТ ВЕДУЩИХ МИРОВЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ЦЕНЫ НА МОДЕЛИ 2001 ГОДА!

ГАРАНТИЯ СЕРВИС

Салоны:

Волгоградский пр-т, 18 276-9000
ТК "Твой Дом", 24-й км МКАД 548-8627
ТК "Крокус Сити", 66-й км МКАД 754-9333

Сервис:

ул. Вавилова, 69а
тел: 134-2533
www.aoyama.ru

Журнал
МOTO
№02(113)/2002

Генеральный директор
ОАО «За рулем»
Виктор ПАНЫРСКИЙ
Главный редактор
Максим ЮРЧЕНКО
Заместитель
главного редактора
Сергей ГРУЗДЕВ

Наука и техника
Александр ВОРОНЦОВ
(зав. отделом)
Туризм, безопасность, эксплуатация и спорт
Иван КСЕНОФОНТОВ (зав. отделом)
Александр ЛЕБЕДЕВ
Николай САМАРИН
Испытания

Александр ДМИТРИЕВ
(зав. отделом)
Владимир БЕЗРУКОВ
Мотоциклетная жизнь
Михаил ЛАПШИН (зав. отделом)
Анна ПРОКОПЬЕВА

Оформление
Дмитрий ГИЕНКО (дизайн)
Суриана ВОЛКОВА (верстка)

Корректура
Татьяна КАРАГОДИНА

Спецпроекты
Наталья ДМИТРИЕВА

Цветоделение
Дизайн-центр «За рулем»
тел. (095) 978-21-91; факс (095) 250-26-41

Реализация журнала
Антонина ДИРИЧЕВА
тел. (095) 267-30-65; (095) 267-64-93

Рекламное бюро
«За рулем»
Семен ШАДРИН
тел. (095) 961-11-55 (многоканальный)

Рекламное бюро
«Полезные страницы»
Александр МУХИН
тел. (095) 961-11-50 (многоканальный)

Издается с мая 1991 года.
Учредитель: ОАО «За рулем».
Формат 207x270.
Отпечатано в типографии G. Sapale (Италия)
компаний OTA Media
Тираж 76000.

Тираж сертифицирован
Национальной тиражной службой
Выходит один раз в месяц.
Журнал зарегистрирован 01.06.93 г.
Комитетом РФ по печати рег.
№0110725



Материалы, опубликованные в журнале, — собственность ЗАО «ЖКИ «За рулем»». Их перепечатка допускается только с разрешения ОАО «За рулем».

Публикации, обозначенные этим знаком, печатаются на правах рекламы.



Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламе.

Адрес редакции: 103045, Москва, Селиверстов пер., 10. Тел.: 207-33-43, телефакс: 737-41-92
E-mail: moto@zr.ru. Http://moto.zr.ru.

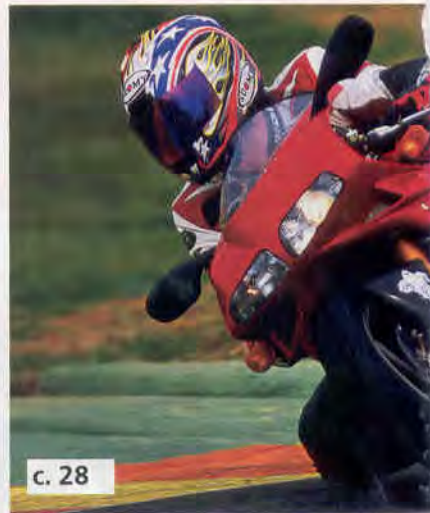
Цена журнала по каталогу «Роспечать» — 15 руб., розничная цена — свободная.

Подписаться на журнал можно во всех отделениях связи СНГ. Подписной индекс на полгода — 70594, на год — 72391.

Внимание авторов!
Присылая материалы для публикации, обязательно указывайте ваши Ф.И.О., почтовый адрес (с индексом), паспортные данные (серия, номер, кем и когда выдан), дату и место рождения, номер телефона.



с. 38



с. 28



с. 97



с. 82



с. 56

ТЕХНИКА

8 **Подиум Метис** Kawasaki ZZ-R1200

12 **Презентация** Suzuki GSX1400, BMW R1150RS, Yamaha Jog R, Honda CB400SS

14 **Вернисаж Зимнее мотошоу в Болонье: русская тема**

18 **Дебют-2002 И еще пол-«Тайги»** Снегоход «Тайга-250»

20 **Вопрос — под ребро Прощание с люлькой — без слез**

22 **Тесты** Глиссером по буеракам

Honda XR650R

28 **Новый стандарт для супербайков** Ducati 996R

34 **Из семейства грызунов** Derbi Senda-R

38 **Да не затмит ваш разум блеск** Daelim S-five, Peugeot Trekker Streetboard, Derbi Predator GP1

44 **Обаяние среднего класса** Kawasaki Xanthus 400, Suzuki GSX400 Impulse

48 **Железный марш** Ветер дорог не выбирает

На рынке всесезонных мотоциклов

52 **Ликбез** Труды трубы

Аэродинамика спортбайков

56 **Know-how** На ураган!

Обтекатели и капотировка

60 **Тюнинг** Один на один с R1

Yamaha R1

64 **Экзотика** Клиника

Гипертрайки Джона Харрисона

66 **Ретроскоп** Бестселлер №2

Vespa

РЫНОК

70 **Модельный гид** Под знаком Zorro

Семейство Kawasaki ZZ-R

74 **Бенефис дилера**

Компания «Аояма Моторс»



с. 92



с. 34

- 76** Тюнинг На «зарядку» становись! Товары от Polini и Malossi
- 78** Что почем? Выбираем классику Рынок дорожных мотоциклов
- 80** Акселерация Точно в цель Карт «Снайпер»

МОТОКЛУБ

- 82** Распахнутый мир На каракатах по Беломорью (дневник командора)
- 90** Мастер-пилот Не ударь лицом в грязь Школа езды на ATV
- 92** Стиль Мохнатый экстрим Американские забавы
- 97** Звезды на мото Сергей Поваров: «Я – провокатор»
- 100** Браузер Блеск и нищета байк-рунета Специализированные сайты

с. 102



РЕМЗОНА

- 102** Экспертиза Бензофильтры – дело тонкое
- 106** Механик Не слышно цокота копыт Регулировка тепловых зазоров клапанов Yamaha XJR1200
- 108** Механик Управляемый выхлоп Обслуживание мощностного клапана в выпускной системе Yamaha YZ125
- 110** Ремзона Трое на валу, не считая вариатора Замена сальников коленвала двигателя снегохода «Рысь»
- 112** Мозгодром Советы бывалых
- 6, 11** Новости
- 19** Росмотопром
- 73** VIP-холл
- 95** Игра по-крупному
- 96** Клуб-инфо
- 114** Спорт
- 120** Цены на мототехнику

МОДЕЛИ:

- Kawasaki ZZ-R1200, спортивно-туристский, с. 8
- Suzuki GSX1400, неоклассик, с.12
- BMW R1150RS, спортивно-туристский, с. 12
- Yamaha Jog R, скутер, с. 12
- Honda CB400SS, ретро-мотоцикл, с. 12
- Aprilia RS3, гоночный, с. 14
- Aprilia RSV Mille R Tuono, нэйкед-байк, с. 14
- Aprilia ETV Mana, прототип нэйкед-байка, с. 14
- Malaguti Super Climber, прототип неоклассика, с. 14
- Honda Dylan, скутер, с. 14
- BMW R850RT, туристский, с. 14
- «Тайга-250», снегоход, с. 18
- «Урал-Петро», с. 19
- Honda XR650R, внедорожный, с. 22
- Ducati 996R, спортбайк, с. 28
- Derbi Senda-R, мотоцикл двойного назначения, с. 34
- Daelim 5-five, скутер, с. 38
- Peugeot Trekker Streetboard, скутер, с. 38
- Derbi Predator GP1, скутер, с. 38
- Suzuki GSX400 Impulse, неоклассик, с. 44
- Kawasaki Xanthus 400, неоклассик, с. 44
- Suzuki DL1000 V-Strom, туристский эндуро, с. 48
- Ducati Multistrada, «мультистрадный», с. 48
- BMW R1150GS Adventure, туристский эндуро, с. 48
- Yamaha YZF-R1, подготовка спортбайка к гонкам, с. 60
- Lightning, трициклы, с. 64
- Vespa, скутер, с. 66
- Kawasaki семейства ZZ-R, спортивно-туристские, с. 70
- «Зид-Снайпер», карт, с. 80

KAWASUZU?

SUZUKI



Боссы компаний Kawasaki и Suzuki выступили со специальным заявлением для прессы, в котором приоткрыли часть своих совместных планов. Напомним, несколько месяцев назад мотомир потрясло известие о слиянии этих японских гигантов.

Президент Kawasaki Heavy Industries Ltd. Масамото Тазаки заявил, что фирмы не только собираются «бить дуплетом» на европейском рынке, дабы противостоять мотокомпаниям Старого Света, но и намерены создать но-

вый японский бренд в противовес Honda и Yamaha. Его название пока держится в тайне. Kawasaki и Suzuki в ближайшие годы прекратят свое существование как самостоятельные мотоциклетные марки. Шеф Suzuki Motor Corp. Дай Нишийама недвусмысленно дал понять, что мотопроизводства нынешних компаний в ближайшее время получат финансовую независимость от основного направления их деятельности, а затем объединятся. Пока же мотоотделение обеих фирм «скованы одной цепью» с производствами, в одном случае, судов, поездов, кранов и промышленного оборудования, в другом – с автомобильным.

Независимыми мотопроизводителями те и другие станут уже через пару месяцев, еще полгода займут формальности слияния. Однако уже сейчас ведутся разработки новых моделей. Можно предположить, что к концу 2002 года следует ожидать рождения техники с новой японской чисто мотоциклетной маркой. Судя по размерам инвестиций, которые предполагается влить в зарождающуюся компанию (порядка \$300 млн.), она станет мотоконцерном № 1 в мире, способным превзойти по мощи не только Honda и Yamaha вместе взятых, но и всех «европейцев»... Осталась мелочь – назвать имя.



Я GUZZI! Я ВОДЯНОЙ!

Амбициозная Aprilia занята возрождением доброго имени «приемной дочери» – компании Moto Guzzi, которую поглотила два года назад. Если говорить конкретнее, речь идет о создании первого в истории фирмы мотоцикла с жидкостным охлаждением – 135-сильного впрыскового V-твина, который совместно разработан конструкторами «дочки и матери».

В основе аппарата рейсинговый «литровый» V-твин VA10, который еще в 1998 году готовили для гонок в чемпионате «Супербайк». Нынешний VA10 с 75-градусным углом развала цилиндров, системой впрыска топлива, четырьмя клапанами на цилиндр, с двойным распредвалом и сдвоенными же выпускными портами (1) – такое решение также никогда раньше не применялось ни в одном из V-твинов. Рабочий объем – 1200 и 1400 куб. см. Версии предназначены, соответственно, для нового спорт-

байка и круизера компании. Разработана также гоночная 165-сильная модификация мотора, она работает в паре с модернизированной КПП от Yamaha R1. Босс Aprilia Ивано Бьяджи обещает дебют новинок уже осенью нынешнего года. Он не исключил возможности комплектовать новым мотором «водяной» и другие мотоциклы Moto Guzzi.

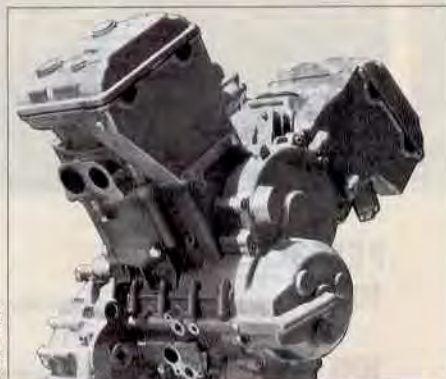


Фото MCN

К ЧЕТЫРЕМ ПРИБАВИТЬ ДВА

Один из английских дилеров Volkswagen пошел на неординарный коммерческий трюк. Компания торгует и немецкими автомобилями, и мотоциклами Harley-Davidson. С недавних пор все заезжающие в салон или на техсервис (и автомобилисты, и мотоциклисты) получают возможность бесплатно прокатиться на любом мотоцикле (если это драйвер) или на автомобиле (если клиент – владелец «Харли»). Вдруг понравится?..

С МОЛОТКА

Около 500 новых мотоциклов недавно были проданы... с молотка. Практику продажи двухколесной техники на открытых аукционах освоил Британский автомобильный аукцион в Манчестере. С его помощью дилеры и производители начали сбывать «зависший» двухколесный товар. Фирма-аукционер провела уже три подобных мероприятия и считает, что финансово они оправдывают себя в полной мере.

Англичане не оригинальны – давно и успешно эту практику используют японские торговцы.

МОТОГОЭЛРО

Тайваньское мотопроизводство переживает не лучшие времена: последние семь лет объем продаж традиционной 2-тактной техники неуклонно падает. Переориентация на экспорт в страны Юго-Восточной Азии и Европы не спасла ситуацию. Выход из патовой ситуации – переход на выпуск экологичной продукции. В этом году рынок острова «взорвали» электроскутера – их количество увеличилось на 19 тысяч. Сейчас большинство местных мотопроизводителей срочно ищут инвесторов для перехода на «электрическую» продукцию.

ПОПЫТКА – НЕ ПЫТКА

Итальянская марка Mondial когда-то была известна едва ли не каждому. В 40-х и 50-х годах ее байки неоднократно выигрывали чемпионаты мира в шоссейно-кольцевых гонках в классах 125 и 250 см³. Увы, позже фирма не выдержала напора конкурентов и в 70-х годах умерла. Несколько раз ее

пытались возродить (помните недавнюю модель Pièga 1000?), однако безуспешно.

И вот новая попытка: 40-летний предприниматель Роберто Зилетти объявил, что уже весной новый мотоцикл Mondial поступит в продажу. Заказы принимаются уже сейчас, по Интернету. О конструкции известно, что это спортбайк, его мотор – рядный 750-кубовый силовой агрегат Suzuki, диагональная рама – алюминиевого сплава собственной конструкции, тормоза – Brembo, подвески – Showa. Характеристики более чем традиционны: 139 л. с. при весе 210 кг. «Максималка» – 245 км/ч. И это все планируется продавать без каких-либо засветок в прессе. Много ли найдется желающих приобрести кота в мешке?



ИЗ ТЕНИ

Об этом необычном проекте английского конструктора Ханса Хелмса лет десять назад писала вся мировая мотопресса. Еще бы! Ханс первый использовал в своем мотоцикле-прототипе X900 принципиально новые для того времени конструкции подвесок и тормозных систем. Потом создатель со своим чадом как в воду канул — оказывается, нашел свое создание сыроватым и решил его усовершенствовать.

Теперь Ханс вышел из тени и продемонстрировал окончательный вариант байка. Это изящное творение, которое видите на фото, уже выпускается малы-

ми сериями на заводе VH-Motorradtechnik. Ханс максимально облегчил (масса 156 кг) конструкцию, сделав двигатель силовым элементом ажурной рамы. Но на нее обратишь внимание в последнюю очередь, ибо необычные консольные подвески колес затмевают все своим величием. В механизме передней подвески функции рулевого управления и поддрессирования фактически разделены: первая возложена на телескопический вал, вторую выполняет мощный рычаг с моноамортизатором. Колесо закреплено консольно, а единственный вентилируемый тормозной

диск — на оси мотоцикла. Ханс развил идею консольных подвесок, примененных на Yamaha GTS1000. Его конструкция заметно легче и жестче. Полые алюминиевые элементы позволяют сконцентрировать массу мотоцикла вокруг двигателя, что положительно отражается на управляемости. Амортизаторы Ohlins имеют полный набор регулировок — значит, ходовую можно «настроить» под любой стиль езды. Впрочем, сам Ханс видит свой X900 на гоночном треке. Для этой цели он поработал над 138-сильным силовым агрегатом Suzuki RF900R. Настроенный выхлоп и модернизация системы газораспределения двигателя позволили повы-



сить показатель мощности до 147 л. с. при 11200 об/мин. Таким образом, получено отличное соотношение мощности к массе (147/156). Внушают уважение и тормозные системы: спереди 325-мм диск, а сзади 240-мм.

Уже продано около 2000 машин. Но не увеличение тиража волнует создателя. Ханс собирается выставить X900 на состязаниях Гран-при 2002. Уверен, что аппарат даст фору многим именитым гоночным моделям.

БАВАРЦЫ — С БАРЫШАМИ. И НА ЗДОРОВЬЕ!

BMW чувствует себя именинником: его мотоциклы продолжают набирать популярность. Во втором полугодии 2001 компания продала 29,5 тысяч машин, что на 15,8% больше, чем за тот же период 2000 года. С января по ноябрь 75,5 тыс. мотоциклов были направлены дилерам — на 12,4% больше, чем в прошлом году. Продано уже 3,3 тысячи скутеров BMW C1 — о такой покупательской популярности «крыш на колесах» в компании и не помышляли. Самый покупаемый аппарат — туристический BMW R1100RT. По приблизительным прикидкам, суммарный доход BMW составил 246 млн. евро, что на 20,6% больше, чем в прошлом году.

ГДЕ ЖИВЕТ СЧАСТЬЕ?

Исследователи университета в Бирмингеме утверждают: мотоциклы делают прекрасную половину человечества... счастливой. Женщины-пилоты считают свою жизнь удавшейся. Многие утверждают, что испытывают от езды несравненное ни с чем удовольствие... Ученые объяснили, в чем секрет женского счастья. Мотоциклетное седло воздействует на особые нервные зоны, расположенные на внутренней стороне бедер. Сосредоточившись здесь нервные окончания связаны с участком мозга, в котором работает механизм подавления негативных эмоций. Исследователи отмечают также, что дамы-мотоциклистки гораздо более сексуальны, чем другие представительницы прекрасного пола, у них — самые прочные браки.

НА ЧТО ПОЙДУТ ДЕНЬГИ?

Итальянский гигант Piaggio (владелец брендов Vespa, Gilera, Piaggio) не так давно приобрел 20% контрольного пакета акций терпящей бедствие MV Agusta, но с условием направить солидные инвестиции для стабилизации дел компании. Но на что именно? Ведь MV Agusta обладает не меньшим количеством собственных торговых марок. Босс Piaggio внес ясность: основные средства будут пущены на расширение модельной линейки дочерней Husqvarna, которая в последнее время несколько сдала позиции. На такой шаг итальянцев подтолкнула агрессивная политика бли-

жайшего конкурента — KTM. Австрийцы не только освоили европейский рынок, но уже вольготно почувствовали себя на американском континенте, где до недавних пор царствовал Husqvarna. Инвестиции Piaggio направлены на разработку новых внедорожных моделей (250- и 400-кубовых 4-тактников). Кроме того, итальянцы хотят выпустить (опять же, в пику дорожнику KTM) и туристический аппарат. С 2002 все «американские» модели будут оснащаться электрозапуском и мощными тормозными системами. Финансовая помощь Piaggio вдвое ускорит процесс разработки и продвижения моделей.

БАЙК 2001 ГОДА

Каждый год крупнейшие мотоиздания проводят международный конкурс IBOTY (International Bike of The Year) «Байк года». Организовал его в 1985 году бельгийский

мотоциклетный журнал MotorWeek2, к нему присоединились уже десятки других изданий. Журналисты оценивают не только дорожные характеристики, но и рыночные успехи модели в той или иной стране. Если в



прошлом году мнение жюри не было единодушным, то в 2001-м 90% входящих в его состав спецов выделили Suzuki GSX-R1000. С заметным отрывом за ним следует Yamaha Fazer 1000. А вот за третье место боролась целая команда: Honda Gold Wing, Aprilia RSV Mille, Yamaha FJR1300 и Ducati Monster S4. С отрывом в одно очко взяла верх новая Gold Wing.

Жюри назвало и самый худший байк сезона — так называемую «собаку года» (Dog of the year). Его стал английский Triumph Bonneville.

→ ПОДИУМ

МЕТИС

» НОВЫЙ СПОРТ-ТУРЕР **KAWASAKI** ZZ-R1200



Александр ВОРОНЦОВ,
фото KAWASAKI

Сотворить замену негодящей вещи легко и безопасно: разогнал конструкторов к чертям собачьим, нанял молодых да задорных и объявил, что в истории компании перевернута новая страница. Не получилось, – смело вали все на предшественников: дескать, они загубили репутацию, и теперь не отмоешься...

Труднее, если есть что губить. Тут нельзя орудовать топорно – будь ювелиром...

Один из бестселлеров модельного ряда Kawasaki – мощный ZZ-R1100. Он завис в неопределенном положении – где-то между спортбайками и туристскими мотоциклами: с одной стороны, у него мощный 146-сильный двигатель, обтекатель типа Grand Prix, диагональная рама из алюминиевого сплава, ураганная динамика разгона (3 секунды до «сотни»). Значит, «спортсмен»?.. Но, с другой стороны, удобная, не «эмбриональная» посадка, мягкие подвески, растянутая база (что хорошо скорее для устойчивости на прямой, чем для скоростного прохождения поворотов), да и массой тяжеловат для «спорта» – целых 235 кг. «Турик»?.. Но где же тогда багажные

кофры, магнитола, круиз-контроль? Где не требующий постоянного внимания владельца карданный вал и прочие радующие душу дальнобойщика мелочи? Словом, «родила царица в ночь не то сына, не то дочь...» Обычно покупателей раздражает, настораживает, а то и отталкивает, когда кто-то или что-то ни за «белых», ни за «красных». Однако парадокс в том, что им, покупателям, такая «смесь» по нраву! Может, это ниша такая?

Потому-то при модернизации ZZ-R в концерне решили из этой ниши не вылезать. Дескать, пусть Yamaha FJR1300 и Honda Pan European спят спокойно – у нас другой прицел. Представители компании признались, что в качестве соперника на рынке они рассматривают... Honda VFR, столь же странного метиса – помесь спортбайка и турера.

Спорт-турер Kawasaki ZZ-R1200 дебютировал осенью 2001 года на мото-салоне в Париже. Шумная презентация проходила в окружении большого семейства обновленных спортбайков Ninja: дядюшка Джо в окружении своих сорванцов. Вряд ли так было задумано устроителями (даже обширные стенды на всемирных выставках всегда тесноваты), но «фон» позволил ярче выделить достоинства бенефициан-



Под сидлом найдется место для противоугонного замка и дождевика.



Оригинальная светотехника задней части машины.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА	
Общие данные	
Модель	Kawasaki ZZ-R1200
Дебют	сентябрь 2001 года
Сухая масса, кг	230 (приблизительно)
Объем бензобака, л	23
Двигатель	
Тип	4-цилиндровый, 4-тактный, рядный
Диаметр цилиндра x ход поршня, мм	79x59,4
Рабочий объем, куб.см	1164
Система газораспределения	4 карбюратора Keihin CVK40
Диаметр диффузора, мм	40
Система газораспределения	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер
Трансмиссия	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепью
Ходовая часть	
Рама	диагональная, ал. сплав
Передняя подвеска	телескопическая вилка
Ход колеса, мм	120
Задняя подвеска	маятниковая, с моноамортизатором и прогрессивной характеристикой
Ход колеса, мм	120
Передний тормоз	2x320-мм диска, 4-поршневые скобы
Задний тормоз	250-мм диск, однопоршневая скоба
Передняя шина	120/70ZR17
Задняя шина	180/55ZR17





та. Что бросается в глаза? Конечно же, «одежды». Хороши сложные фасетчатые фары, столь же оригинальны задние фонари со встроенными в облицовку указателями поворотов. Они гармонируют с такими перешедшими от предшественника (т.е. ZZ-R1100) стилистическими чертами, как своеобразная форма переднего крыла и массивная облицовка хвостовика, прозванная в народе «книжной полкой».

Двигатель заимствован у дебютировавшего годом ранее неоклассика Kawasaki ZRX1200: рядный 4-цилиндровый жидкостного охлаждения, с электролитическим покрытием стенок цилиндров вместо стальных гильз (как на ZZ-R1100) и карбюраторами с датчиками положения дроссельной заслонки. Выставочный бенефис состоялся еще в минувшем сентябре, однако по поводу параметров максимальной мощности и крутящего момента Kawasaki пока хранит загадочное молчание – компания почему-то взяла дурную моду обнародовать точные данные лишь через полгода после дебюта модели. Но попробуем прикинуть сами. На ZRX1200 этот двигатель развивает 122 л. с. при 8500 об/мин. Мотор ZZ-R1100 выдавал 147 л. с. при 10 500 об/мин. У последнего же из ZZ, как заявляют официальные лица, «максимальная мощность чуть ниже, чем у предшественника, зато у него лучше тяговые свойства». Думаю, не слишком ошибусь, если предположу, что в моторе «младшенького» «Кавы» 135 л. с. при 9500 об/мин. Добавим

к ним вызванные к жизни влиянием системы инерционного наддува еще десяток «лошадок», возникающих на высоких скоростях.

Отличия силового агрегата новейшего из ZZ от ZRX1200 не исчерпываются этой системой. Следите: огромный радиатор снабжен двумя вентиляторами, также в паре работают масляные насосы, 6-ступенчатая коробка передач со сближенными передаточными числами пришла на смену 5-ступенчатому узлу неоклассика.

Продолжим этот перечень. Выполненная из алюминиевого сплава диагональная рама – прямое развитие конструкции ZZ-R1100. Геометрия шасси изменена – явно в угоду лучшей управляемости: угол наклона рулевой колонки стал более острым – он уменьшен с прежних 26,5 до 25 градусов. К сожалению, прочие геометрические параметры, так же, как и сухую массу мотоцикла, компания пока держит в секрете. (Спросите, зачем? Видимо, доработка конструкции продолжается.) Однако есть еще кое-что, о чем уже можно рассказывать. Задняя часть рамы изготовлена из стали, что позволит без опаски загружать мотоцикл багажом (вспомним скандал с Suzuki Hayabusa: его хвостовик отламывался при превышении заданных инструкцией 7 кг). А в заказную комплектацию ZZ-R1200 входят и багажные кофры.

Передняя вилка мотоцикла, равно как и трехспицевые колеса, без затей заимствованы все у того же Kawasaki

Трубчатый подрамник облегчает задачу демонтажа мотора при ремонте и обслуживании.

На приборном щитке разместились спидометр, тахометр, указатели уровня топлива и температуры охлаждающей жидкости, часы и контрольные лампы.



ZRX1200. Задняя подвеска – традиционной для компании системы Uni-Trak, с газонаполненным моноамортизатором. В обеих подвесках регулируется лишь предварительное поджатие пружины заднего амортизатора, (дистанционное).

По наследству от ZZ-R1100 новинке достались и часы на приборной панели. Под седлом появилась розетка для подключения дополнительного электрооборудования. Более мощная 14-амперная батарея заменила прежний аккумулятор на 12 А. И почему-то уменьшена емкость бензобака – с 24 до 23 л. Видать, из тех соображений, что заправок в цивилизованном мире побольше стало.

Сказывают, метисы ярче и талантливее, чем «чистокровные». В нашем случае так и есть. ❖

Подробное описание техники семейства ZZ-R – на стр.70

КЛАССИК «С КУЛАКАМИ»



Фото Fighters

Для немца Маркуса Гроускопфа стандартные заводские мотоциклы несовершенны по определению. В одном – мотор не тот, в другом – ходовая... Маркус, используя передовые технологии тюнинга и дизайна, предпочитает делать аппарат «под себя». Во что он превратил обычный классик Honda CB1000,

можно видеть на фото. Чудаковатая мешанина стили «голая сила» с традиционным силуэтом ввергает в шок. Сток-деталей в ней раз, два – и обчелся. Расточенный до 1200 кубов мотор тянет как 156 лошадей, доработанная рама и удлинненный задний маятник позволяют седоку спокойно чувствовать себя на скоростях за 250 км/ч. На Honda имеются все стритфайтерские

атрибуты: рулевой демпфер, тонинговые «трубы» глушителя, электронная «приборка», раскрашенные колесные диски, седло-ступенька, модный «ветровичок» и мощная светоптика. «Меня всегда прикалывали классические машины, – говорит Маркус, – которые таили в себе характеристики спортбайков». Что ж, этот неоклассик постоит за себя – он «с кулаками».

ПО ЛИТРУ – В ОДНИ РУКИ

...готов раздавать свою продукцию австралийский монстростроитель Йан Дрисдейл. При условии, что в этих руках будут для него приготовлены \$45 000. Именно во столько оценил неортодоксальный изобретатель созданный им очередной брутальный мотоцикл с мотором V8 рабочего объема 1000 см³. Собранный из «горшков» Yamaha YZF600 и оснащенный системой впрыска топлива MoTech силовой агрегат выдает всего 140 л. с. (при 14 000 об/мин), однако крутящий момент впечатляет: он как у трактора – 808 кгс.м при 5000 об/мин. Обычно такие чудеса, вспомним хотя бы Boss Hoss V8, оснащаются КПП с единственной «прямой» передачей, однако творца из Зеленого континента такое решение не прельстило. Коробка передач в его творении обычного типа, она заимствована от Yamaha R6, но модифицирована. Усиленное сцепление – от FZR1000. Дабы

подчеркнуть выдающиеся характеристики мотоцикла, Йан специально стилизовал машину под небезызвестную Ducati Monster. При всех выдающихся габаритах Drisdale V8 весит 205 кг – на 3 кг легче Yamaha Fazer 1000.

По убеждению создателя, его творение предназначено скорее для «позирования» и стендовых испытаний, нежели для банальной езды по дорогам общего пользования...



Фото MCN

ПООСТОРОЖНЕЕ С ГОЛОВОЙ!

Анализ дорожных инцидентов с участием мотоциклистов вынудил Европейскую ассоциацию мотопроизводителей выступить с предложением оснащать все модели байков бортовыми системами безопасности. Пока речь идет о добровольном продвижении таких систем, но руководители не исключают возможности принудительного их внедрения. Первыми откликнулись баварцы – BMW запатентовала новую подушку безопасности, которая будет устанавливаться на все их аппараты. В машинах используются ультразвуковые датчики контроля – в «сознании» бортового компью-

тера постоянно фиксируется местоположение пилота в седле. Идея «воздушных мешков» на байках не нова – Honda давно работает в этом направлении. Но в



BMW первыми решились на их использование в серийной технике.

Другие новшества – от

Shoei и Arai, ведущих производителей шлемов-интегралов. Современная схема достаточно прочна, однако обладает большим изъяном: случись повреждение шейных позвонков или головы, пилота быстро не спасешь – конструкция «каски» не позволяет легко освободить голову. Интеграл нового типа, который в скором времени придет на смену традиционным шлемам, внешне ничем не отличается от обычного, но забрало шлема выполняется съемным. При необходимости он легко разбирается на две части. Голова человека, если он лежит на спине, оказывается в люльке. Лицо же пилота совершенно свободно.

ЦЕПНОЕ РАВЕНСТВО

Мотики крадут не только в российской глубинке, но и в благоустроенной Европе – прямо со стоянок. До недавнего момента муниципальные парковки были предназначены в Европе только для автомобилей. Городские власти ряда крупнейших городов Европы решили создавать чисто мотоциклетные парковки. Уже никого не удивляют придорожные столбы, обвешанные толстыми цепями, – они для байков.

ГАЙКИ РАЗОШЛИСЬ НЕ НА ШУТКУ

Американское отделение Suzuki Motor Corporation в Бреа (штат Калифорния) объявило об отзыве 4 тысяч выпущенных в 2001 году четырехколесников Suzuki Eiger LT-F400K2 и LT-F400FK2, оснащенных механической КПП. Сигнал тревоги прозвучал из-за отказа узла сцепления. При этой неисправности возникают лязгающие звуки при переключении передач, возможна и пробуксовка сцепления. После «вскрытия» выяснилось, что крепежные гайки диска сцепления не законтрежены и при езде развинчиваются. В отдельных случаях неисправность может привести к поломке КПП. Руководство компании отмечает, что реанимация машины возможна только в заводских условиях. На всех новых машинах этот недочет уже устранен.

ПЛАНОВ ГРОМАДЬЕ

Компания Honda вовсю осваивает китайский рынок – создает собственные заводы. Так, в планах недавно созданной совместной компании Jialing-Honda Motors Co., Ltd. – выпускать двигатели для мотоциклов и силовой продукции. Сейчас уже начат выпуск маломощных моторов GX160. К концу года работает линия по сборке мотоциклов CB125T, CM125, CG125. В 2003 году мощности предприятия позволят выпускать более 100 тысяч мототехники в год.

ГОДЗИЛЛА » SUZUKI GSX 1400

Одни любят горячее, другие – побольше... У авиаконструкторов есть забава: как приторочат к фюзеляжу крыло, давая его нагружать мешками с песком. Пока не отломится.

Примерно так же забавляются и японские создатели мотоциклов. Скажем, возник вопрос: какие нагрузки способна выдержать старая добрая стальная дуплексная рама? Если ее «испытывает на прочность» движок с 1400 «кубиками»? Такой мотор установлен в новейшем Suzuki.

И рама держит. А ведь мотор – гремучая смесь традиций и новаций: четыре цилиндра в ряд, воздушно-масляное охлаждение, система впрыска топлива с двойными заслонками, балансирный вал (для снижения вибраций)

регулировок, что встретить далеко не на каждом спортивной байке. Переднее колесо украшают 320-миллиметровые диски с 6-поршневыми скобами. Приборы – с шаговыми электромоторами – они не допускают дрожания стрелок. При всем при том машина легка и компактна.

Но снова взглянешь на мотор – Годзилла! Седок должен быть ему под стать – не то сдует.

Техническая характеристика

Общие данные: сухая масса – 228 кг; габаритные размеры – 2160x810x1140 мм; база – 1520 мм; высота по седлу – 790 мм; объем бензобака – 22 л. **Двигатель:** тип – 4-цилиндровый, 4-тактный, рядный; диаметр цилиндра/ход



и кованые поршни. У мотора довольно пологая характеристика роста мощности (свои максимальные 106 сил мотор выдает уже при 6500 об/мин), так что ему (вернее, пилоту) за глаза хватило бы 5-ступенчатой коробки передач. Тем не менее, двигатель заблокирован с 6-ступенчатой.

Внешность мотоцикла создана по канонам 20-летней давности и почти без поправок на XXI век. Но стоит копнуть... Вилка-то – картриджная, обе подвески с полным набором

поршня – 81/68 мм; рабочий объем – 1402 куб. см; макс. мощность – 106 л. с. при 6500 об/мин; макс. крутящий момент – 125 Н.м при 5000 об/мин. **Ходовая часть:** рама – дуплексная, стальная; передняя подвеска – телескопическая вилка, ход колеса 130 мм; задняя подвеска – маятниковая, ход колеса 123 мм; передняя шина – 120/70ZR17; задняя шина – 190/50ZR17. **Динамика:** макс. скорость – 230 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч – 3,0 с.



ЗАВЕРШАЯ КРУГ » BMW R 1150RS

Концерн BMW с чисто немецкой основательностью проводит модернизацию своих оппозитов. В 2000 году первыми прошли курс омоложения неоклассик R1150R, туристский эндуро R1150GS, настал черед туристского R1150RT (см. «Мото» № 3 за 2001 год). А к сезону-2002 компания представила преемника машины, в 1993 году положившей начало новому оппозитному семейству, – BMW R1150RS.

Поразительно: новинка – как близнец основоположника. Надо поставить обоих рядом и выискивать различия: ага, ветровое стекло чуть больше, оно к тому же регулируется по высоте, стекла на указателях поворотов белые, заметно отличаются тормоза. Но в целом тяжеловесный «биммер» с его облицовкой, плавно переходящей в обтекатель и своеобразный «клюв» переднего крыла, остался прежним.

Собственно, в R1100RS главное – двигатель: «новый оппозит, издание второе, переработанное». 2-цилиндровый агрегат с 4-клапанными головками цилиндров, воздушно-масляным охлаждением и впрыском топлива за счет увеличения диаметра цилиндров с 99 до 101 мм вырос в рабочем объеме до 1130 куб. см. На 5 л. с. – до 95 возросла и максимальная мощность. Она не лишняя – ее полностью реализует 6-ступенчатая коробка передач, пришедшая взамен 5-ступенчатой.

Пройдясь по системам мотоцикла, там и сям обнаруживешь приятные «мелочи». Амортиза-

тор передней подвески Telelever стал регулируемым. Седло водителя регулируется по высоте в пределах от 790 до 830 мм. Модернизирована тормозная система: она значительно мощнее и стала интегральной. При нажатии на рычаг на руле вступают в действие не только передние, но и задний тормозной диск. Ножная педаль активирует только задний тормоз. Машину по заказу можно оснастить ABS.

Но вот что отметит наблюдательный: модернизация затронула лишь те узлы, которые уже нашли себе место на прочих оппозитах семейства. Обычно так делают, когда конструктивные резервы исчерпаны. Значит, следует ожидать принципиально новую машину спортивно-туристского класса?

Техническая характеристика

Общие данные: снаряженная масса – 246 кг; габаритные размеры – 2175x760x1140 мм; база – 1469 мм; объем бензобака – 22,5 л. **Двигатель:** тип – 2-цилиндровый, 4-тактный, оппозитный; диаметр цилиндра/ход поршня – 101/70,5 мм; рабочий объем – 1130 куб. см; макс. мощность – 95 л. с. при 7250 об/мин; макс. крутящий момент – 100 Н.м при 5500 об/мин. **Ходовая часть:** передняя подвеска – Telelever, ход колеса 120 мм; задняя подвеска – Paralever, ход колеса 135 мм; передняя шина – 120/70ZR17; задняя шина – 170/60ZR17.

Динамика: макс. скорость – 220 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч – 4,1 с.

Один из самых популярных в Японии скутеров – Yamaha Jog. Ныне на авансцену выходит уже седьмое (!) поколение машинок. Прекрасно известен этот аппарат любителям нашего секунд хэнда. А вот до Западной Европы, увы, он не добрался.

А ведь имя-то хорошее; краткое, выразительное и всем понятное: йог – он и в Африке йог. Только «чистокровные» японские 50-кубовые скутера в Европе шансов на успех не имеют: уж очень скромны их дизайн, техническая начинка без «изюминки», да и маловаты машинки... И тогда специалисты компании спроектировали для избалованных европейцев специальный вариант – Yamaha Jog, – он же MBK Mach G.

Кого-то мне этот скутер сильно напоминает. Ну как же – Yamaha Aerox. Эти графичные линии, массивные седла, замысловатую светотех-

нику явно лепила рука одного дизайнера. Да и мотор жидкостного охлаждения версии Jog RR (а еще выпускается и вариант Jog R – с «воздушной») взят у Aerox, и подвески те же... Обе машины играют в одну и ту же игру – это скутера спортивного стиля. Только Jog гораздо меньше: его база короче на 45 мм, колеса 12-дюймовые, а не 13-дюймовые. Зато и легче – на целых 11 кг.

Вместе с тем «табуретка» – полноценно двухместная; и седло большое, и подножки для пассажира предусмотрены, ее симпатичная панель составлена из стрелочных и цифровых приборов, передний дисковый тормоз диаметром аж 190 мм, под седлом – багажник (он запирается на ключ), в нем поместится шлем-интеграл. Такой вот европейский скутер японской марки и с индийским именем. Глобализация...



Техническая характеристика

Общие данные: сухая масса – 76 (78 для Jog RR) кг; габаритные размеры – 1740x675x1065 мм; база – 1210 мм; высота по седлу – 770 мм; объем бензобака – 5 л.
Двигатель: тип – одноци-

линдровый, 2-тактный; диаметр цилиндра/ход поршня – 40/39,2 мм; рабочий объем – 49 куб. см. **Ходовая часть:** передняя подвеска – телескопическая вилка; задняя подвеска – блок двигателя/трансмиссия; передняя шина – 110/70-12; задняя шина – 130/70-12.

«ВРЕМЯ – НАЗАД!» HONDA CB400SS

Что ни говорите, а этих японцев определенно переключило на ретро. Американцы с европейцами, поначалу с восторгом воспри-

продается в одной лишь Японии.

Конкуренты не хотят «отставать от поезда». Их ретро-программы с каждым го-



нявшие ретро-волну, уже наелись и успокоились, а эти как начали лет десять назад, так и по сию пору не унялись. Kawasaki Zephyr, который всю эту кашу заварил и совсем еще недавно ходил по всему миру в списках бестселлеров, ныне

дом становятся вся обширнее и изысканнее. Оцените новинку от Honda – модель CB400SS. Стиль начала 70-х воспроизведен настолько точно, что можно безошибочно указать прототип: Honda CB500 образца 1971 года. Форма бензобака и

рисунок на нем, руль, седло, крылья, передняя вилка с резиновыми гофрами, очертания «бардачков» – все скопировано «один к одному». Кроме... мотора.

У-лю-лю! На ветеране-то стоял 4-цилиндровый агрегат мощностью целых 48 л. с. А новинка оснащена одноцилиндровым 29-сильным. А ведь Соичиро Хонда так любил многоцилиндровые моторы, что даже его 125-кубовый мотоцикл в конце 50-х годов вы могли купить лишь в 2-цилиндровом варианте. Более того: сколько ни ищите на новинке электростартер, ничего, кроме нагло торчащего кика, не найдете. Хотя обычно электрозапуск – неременная принадлежность мотоциклов Honda еще с тех же 50-х.

Один знакомый художник, уже давненько «сдерживший» на Запад, устроился там... иконописцем. Теперь жалуется: иконы заста-

вляют писать на белом фоне. Так нравится покупателям, и что толку в том, что они плюют на традиции. Вот и Honda отравила собственные традиции на свалку. Так велел его величество покупатель.

Техническая характеристика

Общие данные: сухая масса – 153 кг; габаритные размеры – 2165x780x1125 мм; база – 1405 мм; высота по седлу – 790 мм; объем бензобака – 11 л.

Двигатель: тип – одноцилиндровый, 4-тактный; диаметр цилиндра/ход поршня – 85/70 мм; рабочий объем – 397 куб. см; макс. мощность – 29 л. с. при 7000 об/мин; макс. крутящий момент – 31 Н.м при 5500 об/мин. **Ходовая часть:** передняя подвеска – телескопическая вилка; задняя подвеска – маятниковая; передняя шина – 100/90-19; задняя шина – 100/90-18.

ЗИМНЕЕ МОТОШОУ В БОЛОНЬЕ:

РУСССКАЯ
ТЕМА

Снежный буран, обрушившийся на теплолюбивую южную Европу, едва не опрокинул замыслы организаторов традиционного декабрьского мотошоу в итальянской Болонье. Еще бы, обширная

программа включала даже показательные выступления лучших звезд европейского мотоспорта. Но все произошло по-нашенски, по-русски – вопреки всему: природные катаклизмы не

смогли сорвать запланированные дебаты. Ибо мотошоу в Болонье – последний шанс публично засветить новинки сезона-2002. И попасть на первые страницы мировой прессы.

Александр ВОРОНЦОВ, фото Александра САДОВНИКОВА, «Лимузин»

Aprilia: три молодца

Впечатляющее трио представила одна из ведущих итальянских компаний. Во-первых, это гоночный мотоцикл Aprilia RS3, разработанный специально для участия в соревнованиях Гран-при 2002 года, которые проводятся по новой формуле. Мотоцикл с 990-кубовым 4-тактным, 3-цилиндровым рядным двигателем. Почему цилиндров три? Из сугубо корыстных соображений. Согласно новому регламенту, минимальная масса мотоциклов с 2- или 3-цилиндровым мотором равна 135 кг, а 4-цилиндрового – 145 кг. Экономия в весе целых 10 кг – дает, как минимум, лучшую разгонную динамику.

Среди особенностей силового агрегата – пневматические клапанные пружины (как в моторах автомобильной Формулы 1), система смазки с сухим картером, передача сигнала от ручки «газа» по проводам. Максимальная мощность двигателя, как объявлено в официальном пресс-релизе компании, «более 200 л. с. при более чем 15000 об/мин». Диагональная алюминиевая рама, полностью регулируемые подвески, передние тормозные диски, маятник задней подвески, колеса, изготовленные из углепластика, – это то, что соответствует высшему техническому уровню мирового мотостроения.

Стенд компании также украшали – и это не для крас-

ного словца – два новых мотоцикла в стиле «голой силы». Первый из них, Aprilia RSV Mille R Tuono (в переводе с итальянского tuono – гром), будет выпущен в 2002 году ограниченной партией. Созданный на основе спортбайка RSV Mille R, он взял у предшественника 2-цилиндровый V-образный 1000-кубовый двигатель мощностью 130 л. с., диагональную алюминиевую раму и полностью регулируемые подвески. Но вместо большого обтекателя типа Гран-при – выполненные из углепластика щиточки. Особый шик аппарату придает титановый крепеж. Посадка водителя благодаря высокому рулю стала свободной. Сухая масса мотоцикла составляет 181 кг

– отличный показатель для 1000-кубового байка!

Второй «нэйкед» – Aprilia ETV Mana (на языке маори mana означает сила) – представлен пока в качестве прототипа. Его основой стал... туристский эндуро ETV1000 CapoNord – на это «родство» недвусмысленно указывает характерно изогнутая рама. Так что машину можно называть супермотардом-переростком: 17-дюймовые колеса, обутое в шоссейную резину, сочетаются с длинноходными подвесками (по 150 мм спереди и сзади).

Складывается впечатление, что европейцы все больше тяготеют к российским стандартам: больно уж популярной стала в последнее время «тема» спортбайков для скверных дорог.



Удар «грома»...
по конкурентам:
Aprilia RSV Mille
R Tuono.



Прототип Aprilia
ETV Mana –
преображение
эндуро в стрит-
файтер.

Malaguti: новорусский стиль

В последнее десятилетие эта итальянская компания зарекомендовала себя как производитель первоклассных скутеров. Все бы хорошо, однако она практически забросила изготовление мотоциклов (оставив в производственной программе лишь детские кроссачи

Grizzly). Между тем, мысли о возврате утраченных позиций не дают покоя боссам фирмы. Подтверждением тому – представленный в Болонье прототип Malaguti Super Climber, созданный, как и ее лучшие скутера, специалистами компании Engines Engineering.

Как известно, первую скрипку в этом проектом

центре играют российские специалисты. Дизайнер новинки (Владимир Щечкин) разработал Super Climber по форме прихотливым и эклектичным, как особняк «нового русского». Кому-то машина напоминает чоппер, кому-то классик, кому-то и вовсе трековый мотоцикл.

Не менее синтетично и инженерное воплощение

проекта: рама – сочетание стальных труб и алюминиевых отливок, маятник задней подвески – переплетение стальных труб. И все это приправлено 43-сильным мотором Yamaha TT600E. Но в целом получился великолепный аппарат – хорошо, как ледяная окрошка в жаркий день. Есть нечто в русской кухне...



На презентации после окончания выставки Malaguti Super Climber предстал в обновленном виде: новая задняя подвеска, литые колеса вместо спицованных, «дрэгстерный» руль.



Honda, BMW и прочие...

Эстафету итальянцев в поисках синтетических решений подхватил концерн Honda. Пусть никого не смущает восточное происхождение знаменитого мотопроизводителя и не разочаровывает

«подражание Европе»: итальянскому филиалу японцев уже исполнилось четверть века, так что Honda не без оснований считает себя на Апеннинских старожилом.

На этот раз в Болонье компания представила самый что ни на есть

«итальянский» продукт – скутер Honda Dylan, вооруженный одноцилиндровым 4-тактным двигателем жидкостного охлаждения (рабочий объем 125 или 150 куб. см, максимальная мощность, соответственно, 13,7 или 15,8 л. с.).

Новинка – воплощение модного ныне спортивного стиля: 13-дюймовые колеса, компактное шасси, жесткая пространственная рама, комбинированная тормозная система. А вместе с моделями Pantheon, @125 и SH125 – это уже четвертый (!) скутер в «ось-

мушечной» категории. Как и все вышеперечисленные машины, Dylan будет выпускаться итальянским филиалом концерна.

Ducati спешит настричь купоны с победы гонщика своей команды австралийца Троя Бэйлисса в чемпионате мира «Супербайк». Компания подготовила для своих фанов спе-

циальную версию спортивной байки Ducati 998S Bayliss. Что в ней? Раскраска, какую увидишь только на гоночных машинах, модернизированные подвеска и тормозная система, автограф Бэйлисса на бензобаке и... вызывающая трепет цифра на ценнике – 26000 евро. Вся партия мотоциклов (300

штук) 17 декабря, в последний день работы мотошоу, распродана через Интернет за пару часов!

Немецкий концерн BMW продемонстрировал мини-версию обновленного турера. BMW R850RT отличается от 1150-кубового собрата мотором – у него меньший рабочий объем и ниже мощность

(70 л. с. вместо 95). Впрочем, такие варианты техники вызывают интерес лишь в тех странах, где налоговые правила и условия страховки более благосклонны к «умеренным кубатурам».

Таковы новинки зимнего мотошоу. Немного? Пусть их будет хотя бы столько же в Москве... ❧



Пародия из Vespa на биодизайн.



Та же старушка-Vespa в стиле «техно».



Для тех, кто пытается жить и ездить поскромнее, – BMW R850RT.



Honda Dylan – спортивный вариант евроскутера.



И ЕЩЕ ПОЛ-«ТАЙГИ»

Иван КСЕНОФОНТОВ,
фото Александра ДМИТРИЕВА

В семье российских снегоходов пополнение: в НПО «Сатурн» (бывшие «Рыбинские моторы») прошла презентация модели «Тайга-250».

Четверть века бредя на снежных просторах страны безраздельно господствовал снегоход-тягач «Буран». Эпоха этих машин с шумным и прожорливым мотором, без всякого комфорта для водителя завершилась три года назад. Появилась «Тайга», ее призвание – доставлять удовольствие, она рассчитана на потребителей с достатком и претензиями. И образовалась

свободная ниша – для легких и экономичных машин.

Такой снегоход теперь есть. С «большой» «Тайгой» с 500-кубовым двигателем его роднит двухлунная схема, склизовая подвеска гусеницы, «половинка» мотора, а также дизайн и эргономика, предполагающая удобную посадку для водителя. Чтобы упростить и удешевить аппарат, из конструкции изъята коробка скоростей с реверсом. Она и не очень-то нужна – весит «Тайга-250» всего 170 килограмм, так что ее без особых усилий можно развернуть вручную. Снегоход будут изготавливать в двух модификациях – с короткой и длинной гусеницами.

Наиболее яркие ощущения от поездки на «Тайге»-младшей – достаточно высокая маневренность аппарата, легкость управления. Особенно довольными остались женщины, подростки и впервые севшие за руль снегохода. Ну а бывалых, покупающих машину в утилитарных целях, несомненно, порадует малый расход топлива – около 15 литров на 100 км. Максимальная скорость (на укатанном снегу) – 75 км/ч. По проходимости эта модель несколько уступает другим, но всегда чем-то приходится платить за экономичность и низкую цену: следует ожидать, что отпускная заводская цена младшей «Тайги» составит \$1500. Ее серийное производство предполагается начать в конце нынешнего года. ❧



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СНЕГОХОДА «ТАЙГА-250»

Двигатель: РМЗ-250, 249 куб. см, одноцилиндровый, двухтактный, 22 л.с. при 7000 об/мин; **система смазки:** раздельная, емкость маслобака – 5 л; **охлаждение:** воздушное, принудительное, от осевого вентилятора; **зажигание:** электронное, бесконтактное с магвичным магдино и изменяемым углом опережения зажигания; **система питания:** карбюра-

тор Keihin; **выпуск:** настроенный трехкамерный глушитель, уровень шума не более 80 дБ; **пусковое устройство:** ручной стартер; **вариатор:** клиноременный с центробежным регулятором; **передача на ведущий вал гусеницы:** цепная; **корпус:** несущий, металлический, сварной; **лыжи:** две опорно-поворотные, стальные, штампованные, колея между ни-

ми – 815 мм; **передняя подвеска:** телескопические амортизаторы, ход 120 мм; **гусеница:** резиноканевая, армированная металлическими стержнями; **размеры гусеницы (ширина/длина):** 380/2900 (или 380/3700) мм; **задняя подвеска:** склизовая с одним амортизатором, ход 205 мм; **тормоз:** дисковый, с ручным тросовым приводом; **радиус**

поворота: не более 6 м; **емкость топливного бака:** 40 л; **применяемый бензин и его расход:** октановое число не менее 92, 16 л/100 км (при скорости 50 км/ч); **габариты (длина/ширина/высота):** 2850/960/1140 мм; **масса снаряженного снегохода:** 170 кг; **масса буксируемого прицепа:** до 100 кг; **электрооборудование:** 12 В пере-

менного тока, фара А12-45-40, задний фонарь с лампой освещения А12-5 и стоп-сигналом А12-21; **стандартное оборудование:** спидометр со счетчиком пройденного пути, экстренный останов двигателя («отрыв»), ветровой щиток, защелка ручного тормоза; **максимальная скорость:** 75 км/ч; **установленный ресурс не менее:** 8000 км.

ДПС МОСКВЫ – НА «ЮНКЕРАХ»

«Ижмаш-мото» получил заказ на 100 специальных мотоциклов для патрульно-постовой службы Москвы. Теперь милицейские «Ижи», выполненные на базе «Юнкеров», будут рассекать по столице бок о бок с BMW. ❏

ПЛАЧЬ, «ЛЕВАК»!

За последние десять лет петербургский карбюраторный завод трижды менял свое название, но не изменил традициям. Он был и остается эксклюзивным поставщиком систем питания для отечественной мототехники. Карбюраторы привычной для многих мотоциклистов серии К-65 постепенно уступают место К-68 – их выпуск достиг 70% от общего «вала».

Новинка К-39 – горизонтальный карбюратор с цилиндрическим золотником. Им будут комплектовать моторы с рабочим объемом 50–80 куб. см. Освоен серийный выпуск К-38, питающего движок ковровской «Птахи».

Питерцы не безразличны к нареканиям потребителей на низкое качество купленных в магазинах карбюраторов. Да не завод в том виновен.

Проведенное расследование на рынке мототехники выявило пугающее количество подделок. После него задействована программа защитных мер: все изделия «Топливных систем» будут снабжены голограммами и «оденутся» в фирменную упаковку. Внутри завода действует жесткий закон о соблюдении коммерческой тайны. Плачь, «левак»! ❏

ТЕПЕРЬ ТОЛЬКО ЗАПЧАСТИ

С.-Петербургский «Красный Октябрь», известный ветеранам как производитель Л-300, первого массового мотоцикла в СССР, а позже самых массовых веломоторчиков серии «Д» (их выпущено около 15 миллионов), к сезону 2002 года подготовил мотовинки. Однако приставка «мото» означает не то, что первым делом приходит в голову – на предпри-

ятии теперь выпускают средства малой механизации. Это два вида мотоблоков с четырехтактными моторами собственного изготовления, а также покупными американскими.

Вместе с тем, слухи о смерти «дэшника» оказались несколько преувеличенными: «Красный Октябрь» выпускает 2–3 тысячи моторов в год – на запчасти. ❏

ОЧЕНЬ СТАРАЯ НОВИНКА

На прошедшем недавно мотосалоне в Милане Ирбитский мотозавод продемонстрировал новейшее творение своих конструкторов – «Урал-Ретро». Мотоцикл откровенно воспроизводит стиль BMW 50-х годов:

черная окраска с белыми цифровками, седло-лягушка и штампованный багажник на заднем крыле, характерные глушители. Даже амортизаторы задней подвески похожи на знаменитую «баварскую свечу». Фантастический штрих: рычаг включения задней передачи с правой стороны бензобака – там, где в былые годы располагался рычаг пере-

ключения передач. Седой древностью дышат и спицованные колеса с архаичными узкими барабанами тормозов. Жаль только, что не вся светотехника выдержана в этом ретро-ключе. И совсем не жаль, что мотор – новейшая разработка завода: 750-кубовый оппозитный агрегат с электростартером и карбюраторами Keihin типа CV. ❏



НА ИЖМАШ-МОТО НОВЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ



Свято место пусто бывает, но недолго. После почти четырехмесячного пустования кресла директора Ижевского мотозавода его занял Михаил Блохин. Он появился на предприятии вскоре после новогодних праздников. Напомним, в минувшем 2001 году заводом успели поруководить трое. Судя по тому, как быстро они сменяли друг друга, далеко не все им удалось. Впрочем, «Ижмаш-мото» – тяжелый случай, о ситуации на предприятии мы уже писали. Новый директор – человек со стороны, однако его послужной список по-хорошему впечатляет и не может не вызывать добрые надежды у коллектива.

Михаил Блохин – член команды топ-менеджеров самарской промышленно-финансовой компании СОК. Как сообщал журнал «За рулем», он успешно руководил «РосЛадой», сызранским сборочным предприятием, возглавлял проект по созданию и производству подвесок «Мак-Ферсон» для переднеприводных ВАЗов (в том числе «десятого» семейства), до последнего назначения возглавлял автомобильный завод в Ижевске. В бытность руководителем этого предприятия, как следует из сообщений в прессе, производственные и финансовые дела завода пошли на лад. Таким образом, оптимистические ожидания коллектива мотоциклетного завода вполне оправданы. ❏

ПРОЩАНИЕ С ЛЮЛЬКОЙ – БЕЗ СЛЕЗ

Иван КСЕНОФОНТОВ,
при содействии **Елены МАЛКОВОЙ,**
газета «Знамя труда», г. Ковров

Ирбитский мотозавод не спешил с ответом в редакцию. Более того, сложилось впечатление, что технические руководители предприятия намеренно игнорируют материал в «Мото»... Напомним, в № 8-2000 в публикации «Прикованный к люльке» мы взвешивали аргументы «за» и «против» в отношении переоборудования «Уралов» с трех колес на два – формулировали доводы, которые могли бы привести конструкторы, рассматривали позицию ГИБДД, вели рассуждения с точки зрения здравого смысла. А он диктует: все равно придется искать возможность легализовать переоборудование, поскольку нынче большая часть когда-то трехколесных машин уже переделаны в двухколесные, очень многие то же переоборудование хотят

провести – о том свидетельствует масса писем в редакцию.

Очень может быть, что ответа мы так и не дождались бы, но процесс простимулировали ирбитские байкеры. Все-таки их город – столица опозитов России. После нашей публикации они буквально атаковали городскую ГИБДД, а та сделала запрос на завод. Ответ готовить пришлось (все-таки ГИБДД – организация государственная). Узнав о нем, редакция настояла перед руководителями предприятия на том, чтобы копия попала на глаза тысячам заинтересованных читателей.

Дабы не томить, начнем с конца: «Завод не может дать разрешение на переоборудование одного типа транспортного средства в другое», – вот что написал, как отрезал, директор по качеству А. Дубских.

И какова же аргументация? «Одиночки» и с боковыми прицепами – это разные изделия как по конструкции, так и по назначению. Поэтому, в соответствии с требованиями ЕК ООН, к ним предъявляются совершенно разные требования по безопасности и экологии».

Вот что, по мнению директора по качеству, мешает превратить «колясочника» в «одиночку»: отсутствие боковой подставки; размер шин 4,0x19" у трехколесного варианта повышает центр тяжести (для двухколесного требуется 3,5x18"); более жесткие пружины подвесок, а также другие передаточные отношения моста, «закручивающие» мотор. И еще одно – убийственное: нет правой «мигалки». Вся эта аргументация не нова и только вызывает снисходительную улыбку. Даже у механиков-новичков. Провести доработки, избавиться от перечисленных «недостатков» по плечу байкерам «средней руки», тем более, что все комплектующие (колеса, амортизаторы, мост-«девятка» и уж тем более «мигалки») заводского изготовления есть в свободной продаже – что называется, бери – не хочу.



В ответе г-на Дубских содержится и еще один пункт, весьма существенный. Цитируем: «Тормоза. По правилам ЕК ООН тормозной путь мотоциклов с коляской и одиночки различный. На мотоцикле с коляской все три тормоза барабанные с механическим приводом, а на мотоциклах-одиночках передний дисковый с гидравлическим приводом. При переоборудовании необходимы дополнительные испытания – замеры, что невозможно сделать без специализированной организации».

Но вот ведь какая незадача: Ирбитский мотозавод десятилетиями изготавливал патрульные мотоциклы с передними барабанными тормозами, кряду восемь лет выпускал «Урал-Солю» – и ничего, тормозили. Или прикажете понимать так, что все эти годы завод сознательно гнал некондицию? Превращал владельцев и автоинспекторов в смертников? Тогда, господа-производители, кайтесь, посыпайте пеплом голову и отзывайте все выпущенные «одиночки» на переоборудование!

А что означает утверждение «для проверки тормозного пути необходимы специальные замеры, специализированные организации»? Разве ГИБДД – не специализированная организация, тем более, что при ней работает целый НИИ?

И что такое «специальные замеры»? Мы, кажется, разгадали эту страшную тайну: замер тормозного пути мотоцикла проводят с помощью банальной рулетки.

Так вот, авторитетно заявляем: позиция Ирбитского мотозавода лукава. Она, более того, противоречит законному положению, о котором на предприятии

не имеют права не знать. Разъяснения по затронутой проблеме нам дали даже не в центральных органах, а в равнозначной с Ирбитом «по периферийности» провинции – в Коврове. Вот что рассказал начальник местного РЭО ГИБДД УВД подполковник Владимир СОЛОВЬЕВ.

– Если владелец транспортного средства (ТС) решил его переоборудовать, он обязан вначале обратиться с заявлением о внесении изменений на имя начальника ГИБДД по месту регистрации ТС. Далее подписанное заявление направляется на предприятие или организацию, получившую лицензию на право переоборудования. Имеются в виду, прежде всего, заводы-изготовители мотоциклов. Если изменения в конструкции ТС незначительные, завод вправе разрешить владельцу самому выполнить необходимые работы.

После их завершения предприятие выдает декларацию «Об объеме и качестве работ по внесению изменений в конструкцию ТС», в которой указываются новые технические характеристики мотоцикла. На основании этой декларации в ГИБДД госинспектор технического отдела проверяет технику и документы и выдает свидетельство «О соответствии конструкции ТС требованиям безопасности». Последний этап: во время регистрации (или техосмотра) в свидетельство о регистрации и ПТС вносится информация о всех изменениях, которым подвергся мотоцикл. Описанная процедура узаконена приказом МВД РФ № 1240 от 12.12.2000. Документ называется «Наставление по технадзору» и зарегистрирован в Минюсте 23.01.2001 года.

Часто случается, что владелец сперва переоборудовал мотоцикл, а уж потом озадачился его регистрацией. Тогда так: надо вначале обратиться на предприятие, имеющее лицензию на переоборудование техники. Здесь мотоцикл аттестуют и выдадут документы о произведенном переоборудовании, свидетельствующие, что в

ТС не ухудшились условия безопасности для водителя и окружающих. Далее – по вышеуказанной схеме.

Конкретно о заботе тысяч российских байкеров – как провести «прощание с люлькой», чтобы все прошло без мук расставания и слез? Пишите заявление в ГИБДД, укажете те пункты переделок, на какие ссылается ИМЗ. Затем отправьте заявление на завод и убедите, что переоборудование не составит для вас труда, тем более, что все «правильные» агрегаты и детали, которые следует установить, выпущены самим ИМЗ и продаются в торговой сети. Законность их приобретения (и защита от некачественного «левака») гарантируется покупкой в магазине. Инспектора ГИБДД могут это проверить по представленным чекам, а заодно измерить тормозной путь.

Редакция не вправе ставить точку в «деле о люльках». Вопрос будет считаться исчерпанным только тогда, когда на ИМЗ внемлют духу и букве вышеуказанного **государственного положения** (его нельзя считать ведомственным) о процедуре проведения переделок и их регистрации, а также вникнут в логику реальности: владелец движимой собственности вправе распорядиться ею на свое усмотрение. Если это желание не противоречит канонам обеспечения безопасности, то ничто не должно мешать собственнику поступать со своей вещью так, как он хочет. Игнорировать эту очевидную истину – значит, провоцировать противоправную, бесконтрольную, а потому рискованную эксплуатацию средств повышенной опасности, каковыми являются мотоциклы. Разговор о «люльках» может быть закрыт тогда, когда руководители ИМЗ уведомят мотоциклистов страны о том, что они готовы в оперативном порядке рассматривать запросы и давать ответы о переделках. «Мото» готов предоставить журнальную площадь под публикацию такого уведомления. ❧

ГЛИССЕРОМ ПО БУЕРАКАМ

Семейство внедорожников Honda XR почитаемо во всем мире – от закатанной в асфальт Японии до грейдерной Боливии. Думаю, не ошибусь, если скажу, что логотип XR на бензобаках встречается на планете чаще других внедорожников. XR650R 2000-го модельного года – флагман семейства.

Александр ДМИТРИЕВ, фото автора

HONDA XR650R, андура	
модельный год	2000
двигатель	649 см ³
мощность	61 л. с.
масса	129 кг
ориентир цена	\$7000

Мне он не давал покоя. И вот почему. Мой XR650L, верой и правдой отслуживший три сезона, давно «присел на пенсию». Не по состоянию здоровья – ему еще бегать и бегать: надежность XR чуть ли не повод для анекдотов – его долготельству позавидует сам Кощей Бессмертный. Просто недостатки байка в характеристиках стали превалировать над достоинствами. В гонках стало «вылазить», что в сравнении с более молодыми и современными конкурентами ему стало не хватать мощности: 43 л. с. – уже непозволительно мало для мотоцикла класса 650 см³. Да и массой он «задавил»: 147 кг – не для внедорожника. Новый же XR представлялся чуть ли не манной небесной. Сравните: 61 л. с. на 127 кг сухого веса. Сравнили?.. Но я медлил с заменой. Останавливало то, что современная ходовая часть младшенького из семейства с рамой из алюминиевого сплава по геометрии практически не отличается от старой. В нем нет электростартера – предыдущая модель им комплектовалась. И потом, к чему бы это «спортсмену» кронштейны для поворотников?

Наконец начались поставки XR650R в Россию, и они внесли еще большую

сумятицу в мои мозги. Примерно каждый второй мотоцикл приходил с полным комплектом электрооборудования, адаптирующего байк для дорожной эксплуатации – с поворотниками, стоп-сигналами и даже спидометром.

Самое ужасное: на них навешивали универсальные шины, с которыми бездорожье мотоциклу противопоказано! Конечно, «лишнее» можно снять и кому-то подарить. Но сам факт, что изготовитель как бы настойчиво предлагал использовать XR650R прежде всего на асфальте, говорил о том, что, вопреки заверениям производителей, это мотоцикл скорее дорожного, нежели внедорожного назначения.

К счастью, попавшая на тест Honda оказалась готовой к бездорожью – безо всяких там поворотников и с зубастыми шинами Michelin M12 – они для различных типов грунтов.

Двигатель стартовал легко. Мне доводилось пинать «кики» большинства современных «шестисоток» – ни одна не заводилась так просто. Заставить «дышать» этот двигатель жидкостного охлаждения с солидной степенью сжатия можно даже в домашних тапочках – достаточно знать простые правила манипуляций с пусковым рычагом и декомпрессором. Звук его, извините за тавтологию, благозвучен. Могу предположить, что кто-то захочет штатную выпускную систему заменить другой, чтобы придать «голосу» особенный характер. Но я о другом: вмешательство механических шумов минимальное. Особенно это отмечаешь, когда вспомнишь старые «воздушники». Те трещали-стрекотали всем, чем только можно – от деталей привода ГРМ до цокота поршня в «мертвых» точках.

Свой старый XR я всегда нахваливал за его удивительную устойчивость.

Ему было наплевать, что под колесами – свежевспаханное поле или задубевшие полуметровые кочки... Новый аппарат не стал хуже: XR, как и предшественник, не капризничает, когда под колесами невесть что, и «держит» прямую даже лучше. Это еще и потому, что его база длиннее на 30 мм. Дабы лишний раз в этом убедиться, выехал на раскисшую пашню и открыл «газ». Мотоцикл понес по прямой – я только держал выбранное направление. После пашни пошло неровное поле с буграми, они норовили выбить руль из рук. Honda – все нипочем, казалось, она глиссирует, касаясь колесами лишь вершин кочек. Видимо, так и было, иначе чем еще объяснить то, что, увидев предательски притаившуюся в траве заднюю покрывку от трактора «Беларусь» (ту, что метра полтора в диаметре), я легко проехал (перелетел?) через нее на скорости около 50 км/ч.

На ровной грейдерной дороге оценил измененную, в сравнении с XR650L, настройку подвесок. Они столь же энергоемки, но теперь с поразительной точностью отслеживают и мелкие кочки, на которых раньше страшная вибрация сотрясала всю конструкцию и меня вместе с ней. По дороге с заплатами из щебенки Honda мчится как «приклеенная», но мне не жестко. Уверен, что сказать за это «спасибо» следует не только характеристикам амортизаторов. Все сделано, полагаю, так. Степень прогрессии задней подвески выбрана таким образом, что в начале хода колеса по вертикали амортизация очень мягкая. Но стоит маятнику пройти среднее положение, как подвеска становится жестче. Такая настройка убеждает в том, что мотоцикл прежде всего – «спортсмен»: он рассчитан на длительное высокоско-





Мотоцикл комплектуется простейшей приборной панелью, знакомой по другим внедорожникам Honda.



ростное движение по дорогам с некачественным покрытием.

А что же двигатель? Он действительно стал гораздо мощнее. На тех участках, на которых на старом XR я с трудом разогнался до 120 км/ч (специально, чтобы сравнить, выезжал на них), на новом легко развил 140 км/ч. И вместе с тем, характеристика силового агрегата не претерпела кардинальных изменений: мощная тяга «снизу», уверенный подъем на средних оборотах, а дальше, где старый мотор чах, у «водянки» открывается «второе дыхание» и безо всяких истерических подхватов достигает максимального уровня мощности. Рабочий диапазон мотора растянулся – теперь максимум мощности достигается при 6750 об/мин, а не при 6000, как раньше. Отсюда и пятиступенчатая коробка передач. Такую же устанавливают и на предшественнике, но для его характеристик она «впритык», на новом же байке коробка, что называется, расправила плечи и получила возможность поработать масштабнее.

Эзда по бездорожью складывается не из одних скоростных «продубасов» – эндуро обязан еще и полазить по грязи да по лесу. И я отправился на лесную трассу, специально подготовленную для тренировок спортсменом. На 10-километровом круге по сосняку и грязь, и песчаные участки, крутые подъемы и резкие повороты на 180°. Нет здесь одного – прямых. И тут началось... Мотоцикл, рассчитанный на прямолинейное движение по бездорожью, не должен быть жестким на скручивание. Дело в том, что жесткий мотоцикл дает фору более мягкому в управляемости, но не может отслеживать профиль местности – будет пытаться вырваться из-под контроля водителя. А значит, держать его в постоянном напряжении. В том легко убедиться, если «прошвырнетесь» на современном кроссаче или, на худой конец, эндуро класса 400 см³.

XR650R, несмотря на то, что в нем рама из алюминиевого сплава, не вправе похвастаться особенной жесткостью. Под стать ей и вилка: ее направляющие трубы в диаметре 48 мм – немногим больше, чем на старой модели. Вот и получилось, что те яркие достоинства, которые согрели душу на пересеченной местности, превратились в изъяды во время езды по трассе в лесу: мотоцикл, мягко говоря, не молниеносно подчиняется вам, а если грубо – совершенно не желает менять направление движения: в резких поворотах инертен и, представьте себе, тяжеловат. С ним сложно вырваться из колеи, равно как и пересечь ее под острым углом. В том нет

вины 129 кг сухого веса, причина в другом. Центр тяжести мотоцикла был и остался высоким – это-то и затрудняет его переключивание из стороны в сторону. Для сравнения: эндуро Yamaha WR400 или Suzuki DR-Z400 скачут через колеи – как горные козлики. Не спорю, и на XR после дли-

тельных тренировок вы обретете большую степень свободы, но все равно сил это отнимет – ой-ой-ой...

И снова меня раздражают противоречия в оценках машины. Помните дифирамбы новому двигателю – на высоких скоростях он очень хорош. Однако на бездорожье, при медленной

Можно сказать и так: он создан для песка. Мягкое нестабильное покрытие – то, что с удовольствием переварит ходовая часть XR650R, тем более, что она работает в унисон с характеристикой двигателя.

»» КАРЬЕРА «СЕРЕНЬКОЙ МЫШКИ»

Первые внедорожники серии XR появились – страшно сказать – целых 23 года назад, в 1979 году. Это были модификации с двигателями 250 см³ и 500 см³ и предназначались исключительно для соревнований эндуро. Что они собою представляли? Машины оснащены одноцилиндровыми 4-тактными двигателями, их ходовая часть ничем особенным не блистала, но располагала длинноходными подвесками. В 81-м байки получили задние подвески Pro-link, а в 83-м – дисковый тормоз на переднем колесе. Флагман серии XR600R появился в 86-м. В дальнейшем модернизации носили по большей части декоративный характер. Самое существенное изменение произошло в 89-м году: появился дисковый тормоз заднего колеса. В 92-м на рынок вышла версия XR650L с двигателем от NX650 Dominator, в 94-м родилась модель XR400R и... все стихло.

Внедорожники XR никогда не выделялись в ряду конкурентов какими-то особенными характеристиками и считались обычными середнячками. Славу и мировое признание они заслужили другим – надежностью, недоступной вне-

дорожникам других производителей.

В 96-м компания учинила маленькую революцию: впервые в мире установила диагональную раму из алюминиевого сплава на кроссовый мотоцикл – CR250R. Внедорожный мир замер в ожидании: что дальше? Но в 99-м на Миланском салоне публике представили новейший XR650R с алюминиевой рамой, но не диагональной, а обычной полудуплексной конфигурации. На сей раз Honda не ограничилась модернизацией – создала абсолютно новую модель, способную на равных конкурировать с лучшими эндуро, сконструированными специально для пустынных гонок. Двигатель, как и полагается истинному внедорожнику, одноцилиндровый 4-тактный. Он наделен огромной мощностью – 61,2 л.с., это рекорд для серийных эндуро такого назначения и класса. Тем не менее, в конструкции силового агрегата нет ничего необычного, а иные решения просты – на грани упрощенности. Например, то, что головка цилиндра одновальная – это продиктовано соображениями экономии веса. Система смазки, как и прежде, с сухим картером (маслобак разместили в

раме), но охлаждение, наконец, стало жидкостным. Пара радиаторов разместились по обеим сторонам рамы (перед бензобаком). Другие приятные неревлюционные особенности: вибрации гасит балансирный вал, двигатель легко пускается кикстартером – да, это тоже достоинство и не случайное: инженеры потратили уйму времени и много раз «ходили» в мозговые атаки, чтобы создать покладистую систему запуска. В ней ничего нового: автоматический декомпрессор да кикстартер с увеличенным передаточным отношением пускового механизма. Просто их параметры удалось оптимизировать, чего раньше не получалось ни в Honda, ни в других компаниях.

Подвески XR650R по сравнению с предшественником не претерпели принципиальных изменений. Разве что направляющие трубы передней вилки стали толще, больше – диаметр поршня заднего моноамортизатора (это улучшило условия охлаждения узла). Амортизаторы, как и прежде, регулируются, а вот шарниры рычагов задней подвески больше не оснащаются пресс-масленками, и обслуживать шарниры стало сложно.

езде, когда вторая передача включается так же редко, как первая на грейдере, XR «подкладывает свинью». Вот тут бы ему побольше «психованности», а ее не достает. А как без нее преодолевать, например, стволы поваленных деревьев?.. Но не слишком ли много я жду от 650 см³ в одном цилиндре? Такой движок всегда будет инертней 400-кубового... Словом, 10-километровый круг по лесной трассе буквально измотал меня и отбил всякое желание продолжать бездорожную часть теста.

дороге. Только не на асфальтовой, а на очень и очень разбитой. В качестве спортивного мотоцикл великолепен на трассах ралли-рейдов, что, собственно, и подтверждается его многочисленными успехами в этом амплу. Но он не «боевой» классический эндуро – для лесных адреналиновых покатушек выберите лучше что-нибудь из эндуро класса 400 см³, что я и сделал, не без сожаления расставшись со старым XR650L. ❏

Мотоцикл предоставлен компанией «НБС-Мотор».



Отдохнуть случилось на песчаной дороге: мотоцикл вновь выложил козыри. Можно сказать и так: он создан для песка. Мягкое нестабильное покрытие – то, что с удовольствием переварит ходовая часть XR650R, тем более, что она работает в унисон с характеристикой двигателя. Заднее колесо не зароется в грунт, а в сложной ситуации, которая может возникнуть на высокой скорости (скажем, перед тобой из-под земли вырастет столб), позволит скорректировать траекторию «газом» – выручит большая мощность.

Зря я отнесся с подозрением и недоверием к поворотникам: Honda XR650R в самом деле красавица на



Мощный двигатель. Превосходная устойчивость при езде на прямых. Отличная работа подвесок. Возможность использовать мотоцикл на дорогах общего пользования. Легкий запуск.



Высокий центр тяжести осложняет управление на тяжелом бездорожье. Недостаточная жесткость ходовой части в сложных условиях затрудняет маневрирование на низкой скорости. При спокойном вращении коленвала двигатель не в состоянии резко набрать обороты.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Общие данные

Модель	Honda XR650R
Год дебюта	1999
Сухая масса, кг	129
Размеры, мм	2178x843x1227
Высота по седлу, мм	935
Дорожный просвет, мм	302
База, мм	1485
Объем бензобака, л	10

Двигатель

Тип	1-цилиндровый, 4-тактный
Газораспределение	ОНС, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см ³	649
Степень сжатия	10
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	61,2/6750
Максимальный крутящий момент, Н.м при об/мин	64/5500
Система питания	карбюратор с диаметром диффузора 10 мм
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	кикстартер

Трансмиссия

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

Ходовая часть

Рама	полудуглесская, алюминиевый сплав
Передняя подвеска	полностью регулируемая телескопическая вилка
Ход колеса, мм	285
Задняя подвеска	маятниковая, с полностью регулируемым моноамортизатором и прогрессивной характеристикой
Ход колеса, мм	308
Передний тормоз	диск, 2-поршневая скоба
Задний тормоз	диск, 1-поршневая скоба
Передняя шина	3,0-21
Задняя шина	4,5-18

Динамика и экономичность

Максимальная скорость, км/ч	170
Расход топлива (средний), л/100 км	8,2

»» КОНКУРЕНТЫ


KTM LC4 640 Enduro,
ориентировочная
цена \$10 000

Австрийский мотоцикл значительно более универсальный, чем Honda: он оснащен электро- и кикстартером, пассажирскими подножками, в нем великолепные подвески от White Power. Кроме того, огромный выбор средств для тюнинга открывает перед владельцем KTM необъятные возможности доработки машины по собственному разумению. Двигатель LC4 постоянно модернизируется. Пусть он не поражает показателями

мощности, зато надежность его не вызывает сомнений: многочисленные победы KTM в ралли Париж-Дакар – тому доказательство.

Краткая техническая характеристика

База – 1510 мм
Сухая масса – 136 кг
Двигатель – 1-цилиндровый, 4-тактный, ОНС, 4 клапана, жидкостное охлаждение
Рабочий объем – 625 см³
Мощность – 49 л. с. при 7500 об/мин
Крутящий момент – 52 Н.м при 5500 об/мин
Число передач – 5


Kawasaki KLX650R,
ориентировочная
цена \$7000

Спортивный эндуро, в этом году снят с производства, однако может появляться в продаже на российском рынке. Выпускался без изменений конструкции с 1993 года. Отличается ровными характеристиками, высокой надежностью и довольно «навороченным» двигателем. Единственный из серийных эндуро класса 600 см³, оснащенный газораспределением DOHC. К его недостаткам можно отнести скудный выбор дополни-

тельного оборудования, невозможность комплектации электростартером и светотехникой. И он тоже страдает болезнью «тяжелого» кик-стартера.

Краткая техническая характеристика

База – 1490 мм
Сухая масса – 129 кг
Двигатель – 1-цилиндровый, 4-тактный, DOHC, 4 клапана, жидкостное охлаждение
Рабочий объем – 651 см³
Мощность – 48 л. с. при 6500 об/мин
Крутящий момент – н. д.
Число передач – 6


Yamaha TT600R,
ориентировочная
цена \$7000

Выпускается итальянским филиалом компании, дебютировал в 1992 году. Двигатель аналогичный тому, что устанавливается на мотоцикле двойного назначения XT600, конструкция которого не изменялась с 1983 года, поэтому морально устарела. Единственное, чем может похвастаться Yamaha TT600R, – надежностью силового агрегата (но не ходовой частью) и возможностью быть укомплектованным электростартером.

Оснащается подножками для пассажира. К модели предлагается обширный набор деталей для тюнинга от независимых производителей.

Краткая техническая характеристика

База – 1480 мм
Сухая масса – 131 кг
Двигатель – 1-цилиндровый, 4-тактный, ОНС, 4 клапана, воздушное охлаждение
Рабочий объем – 595 см³
Мощность – 45 л. с. при 6500 об/мин
Крутящий момент – 50 Н.м при 5000 об/мин
Число передач – 5


Husqvarna TE570,
ориентировочная
цена \$6500

Мотоцикл прекрасно управляется, в нем мощный форсированный двигатель, 6-ступенчатая коробка передач. Однако качество изготовления невысокое. Рассчитанный на участие в гонках, байк начисто лишен комфорта – он дает сильные вибрации на руль и подножки. Может статься, что в ходе его эксплуатации за гаечные ключи придется братья чаще, чем хотелось бы. Советуем потренировать ноги – за-

пуск двигателя киком не всегда с первого-второго раза. Байк может быть укомплектован электростартером.

Краткая техническая характеристика

База – 1485 мм
Сухая масса – 117 кг*
Двигатель – 1-цилиндровый, 4-тактный, ОНС, 4 клапана, жидкостное охлаждение
Рабочий объем – 576,3 см³
Мощность – н. д.
Крутящий момент – н. д.
Число передач – 6

*Мотоцикл без дополнительного оборудования

→ ТЕСТ

DUCATI
996R

НОВЫЙ СТАНДАРТ ДЛЯ СУПЕРБАЙКОВ

Верность традициям – роскошь, которую могут себе позволить лишь избранные ■ Ducati возглавляет их список ■ И вместе с тем, в компании знают, что технический консерватизм – убийственная вещь, он погубил не одного мотопроизводителя ■ Величие марки в том, что в ней всегда, или почти всегда, есть то, что называют золотой серединой ■ ■ ■ Взгляните на новый Ducati 996R: внешне он – точная копия предшественника ■ Но не внутри.





DUCATI 996R, спортивный байк

модельный год >	2001
двигатель >	998 см³
мощность >	135 л. с.
масса >	185 кг
макс. скорость >	280 км/ч
ориентир. цена >	\$25000

Алан КАТКАРТ,
фото Кэл ЭДЖ, Великобритания

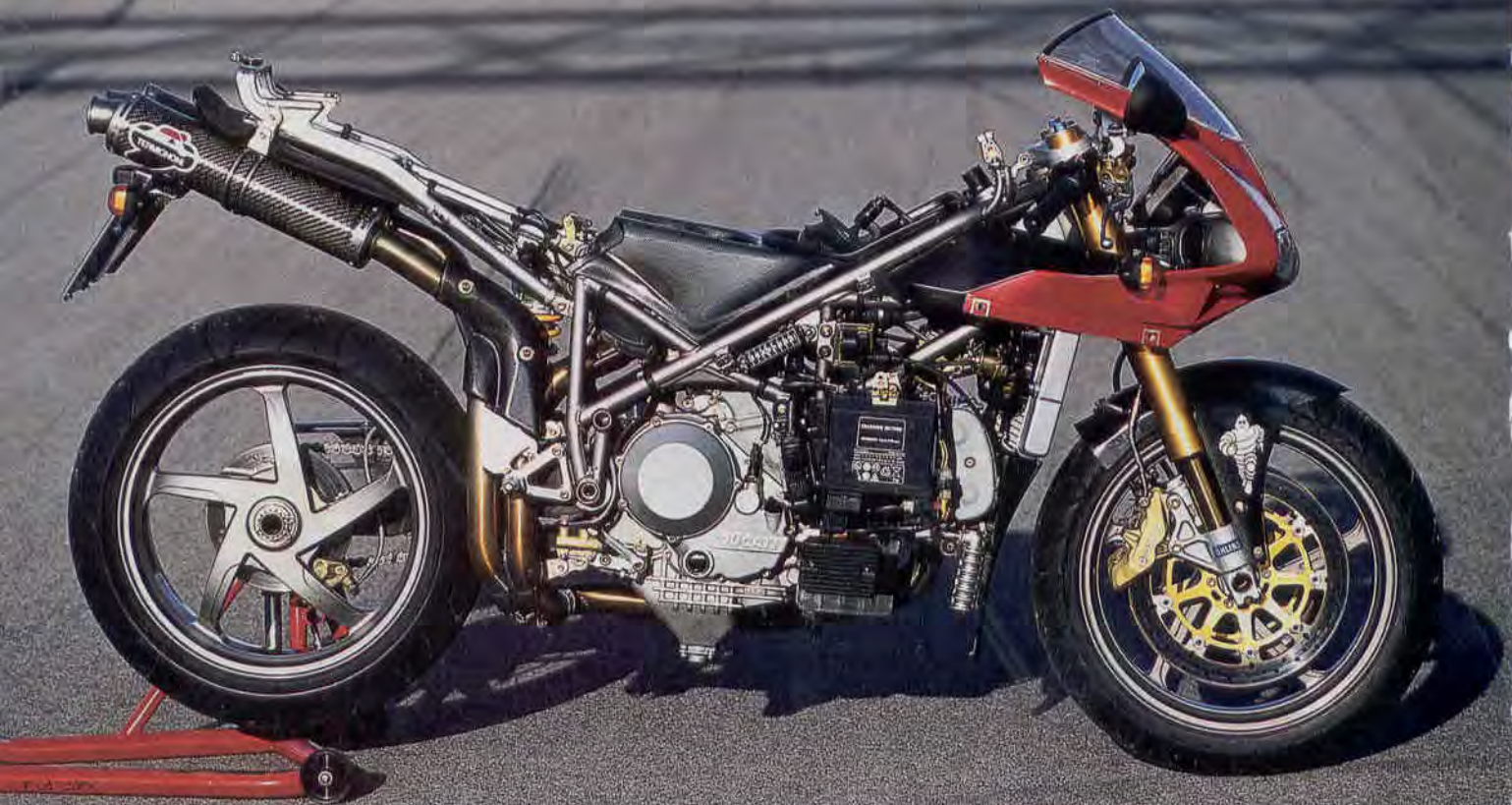
Мотоцикл оснащен модернизированным силовым агрегатом – о нем главным образом и пойдет речь. Как и прежде, он L-образный (другие говорят так: V-образный с углом развала цилиндров 90°, но это длинно), 2-цилиндровый, построенный по схеме, реализованной главным инженером Ducati Массимо Борди еще в 80-х годах прошлого века. И что дальше?

Шанс проехать на одном из первых 996R представился мне на кольцевой трассе в испанской Валенсии. Тестируя новый байк, всегда хочется его с чем-то сравнить – таково у нас с вами отношение ко всему новому и претендующему называться словом «не-что». Мне в этом отношении повезло:

пару месяцев назад я катался на версии Ducati 996 – без других индексов.

Первый же круг на Testastretta перевернул в моем сознании представление о совершенстве. Ожидал, что новый короткоходный двигатель наделен ярко выраженным форсированным характером – это когда тяга на низких оборотах принесена в жертву более высокому уровню пиковой мощности. Несмотря на то, что мне достался «накрученный» байк с углепластиковым глушителем Termignoni и перепрограммированным процессором, он показал потрясающие тяговые характеристики – им позавидует большинство мотоциклов-конкурентов. Мгновенный набор оборотов коленавалом – незаурядный успех конструкторов, они сумели эффективно, вплоть до коррекции «характера», модернизировать традиционный двигатель. Вы пробовали изменить характер товарища, подруги?.. «Невозможно», – скажете вы. Так вот проделать это превращение с движком вообще немислимо. 996R уверенно тянет с 4500 об/мин, а в тот момент, когда стрелка тахометра пересекает отметку «6500», тяга растет молниеносно, а вместе с тем, он остается подконтрольным. Мотор вызывает ликование и утоляет аппетит не насытленного пилота превосходной характеристикой крутящего момента, причем, даже за границей паспортного предела максимальной мощности, приходящейся на 10 500 об/мин. Но здесь лавры надо делить между мо-





Общие данные

Модель	Ducati 996R
Год дебюта	2000
Сухая масса, кг	185
Длина, мм	2180
Высота по седлу, мм	790
База, мм	1410
Объем бензобака, л	17

тором как таковым и зажиганием Marelli: оно заставляет поршни предельно шустро реагировать на поворот ручки «газа»... Вспоминаю SPS – тот работал не столь четко.

...Быстро переключившись на третью передачу при 7000 об/мин, переключаясь 996R справа налево, выхожу на поднимающуюся в гору длинную прямую и готовлюсь к затяжному левому повороту – он ведет в последний вираж перед финишной прямой трассы... Но как бы резко не «играл» «газом», кривая крутящего момента Testastretta остается плавной. Передачи переключаются заметно мягче, чем на большинстве Ducati, с которыми доводилось знакомиться ранее. Рычаг сцепления срабатывает с меньшим усилием кисти, а значит, пилот лучше ощущает «точку» разъединения валов и шестеренок двигателя и коробки передач.

На фоне этой роскоши я обнаружил недостаток у 996R. Он состоит в том, что двигатель не оснащается сцеплением с обгонной муфтой. Обнаружил это опытным путем: чуть раньше, чем следовало бы, «во-

Двигатель

Тип	2-цилиндровый, 4-тактный, V-образный, угол развала 90°
Газораспределение	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Диаметр цилиндра х ход поршня, мм	100x63,5
Рабочий объем, см ³	998
Степень сжатия	11,4
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	135/10200
Максимальный крутящий момент, Н.м при об/мин	105/8000
Система питания	впрыск топлива
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер

ткнул» вторую передачу – хотел попробовать, как настоящий дукатист, затормозить двигателем. И тогда замедление оказалось настолько резким, что заднее колесо начало скакать вверх-вниз. Что за этим могло последовать, можете себе представить. Я имею в виду не гематомы на ляжках... Представители компании утверждают, что потребители дорожных спортбайков не любят сцеплений с обгонной муфтой, – дескать, с нею невозможно эффективно тормозить двигателем. Я в этом, мягко говоря, не уверен. Считаю, что владельцам 996R оно наверняка понадобится. Если не установите дополнительно набор встроенной обгон-

Трансмиссия

Сцепление	многодисковое, сухое
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	целью

ной муфты (а ее можно приобрести по каталогу фирмы), вам придется быть предельно аккуратным при переключениях передач вниз, а применять торможение двигателем только на прямых, потому как стоит резко сбросить «газ» в повороте, и грохнетесь. Другая причина того, что мотоцикл чересчур тормозит двигателем, – особенности программирования системы впрыска топлива. А еще то, что на каждый цилиндр приходится по одной форсунке. Впрочем, будущий владелец этого Ducati может успокоиться тем, что на Yamaha YZF-R7 мотор «осаживает» еще резче.

Конструкторы поместили движок в такую же трубчатую стальную раму, как и в модели SPS. Подвески не изменились: полностью регулируемая перевернутая вилка и задний амортизатор от Ohlins. Шасси в традиционном оформлении, привычном для спортбайков Ducati. Аэродинамика новой модели дополнительно дорабатывалась, но мне не удалось оценить приобретенные преимущества – трасса в Валенсии изобилует поворотами, и разогнаться на ней просто негде.

Самое существенное изменение в шасси – применение утолщенных креплений двигателя. Что практиче-



Ходовая часть

Рама	пространственная, стальная	Ход колеса, мм	130
Передняя подвеска	полностью регулируемая телескопическая вилка Ø 43 мм	Передний тормоз	2 x 320-мм диска, 4-поршневые скобы
Ход колеса, мм	120	Задний тормоз	220-мм диск, 2-поршневая скоба
Задняя подвеска	маятниковая, с полностью регулируемым моноамортизатором и прогрессивной характеристикой	Передняя шина	120/70-17
		Задняя шина	190/50-17

Динамика и экономичность

Максимальная скорость, км/ч	280
Время разгона 0-100 км/ч, с	2,9
Расход топлива (средний), л/100 км	9,3

О техническом уровне байка красноречиво свидетельствует уже тот факт, что он практически готов для гонок.

ски не сказались на поведении байка. Этот Ducati, как и его предшественник, прекрасно управляется. Спортивная подвеска не позволяет 996R клевать при резком торможении, которое вам обеспечат эффективные тормоза Brembo. За счет применения новой технологии изготовления тормозных дисков каждый из них стал легче на 400 граммов, отсюда лучшая динамика работы передней подвески — она стала менее инертной.

На мотоцикле установлены облегченные пятиспицевые гоночные колеса, «обутые» в 17-дюймовые шины Michelin. Удивительно, но факт: задняя покрышка шириной 190 мм совсем не ухудшает, чего можно было опасаться, управляемости — байк точно следует

выбранной вами траектории в быстрых поворотах. Идеальная настройка заднего амортизатора только подчеркивает это. К тому же, из-за того, что переднее колесо заметно облегчено, гироскопический эффект его снижен — и это тоже улучшает управляемость. После десятка кругов по трассе могло показаться, что возможности мотоцикла безграничны, если бы не одно но. Все-таки сцепление с дорогой передней шины Michelin хуже, чем я ожидал, — в одном из поворотов шина не удержала. Я завалился с мотоциклом набок, и вскоре оказался в нежных объятиях врачей. Они констатировали травму плеча. Отсюда вывод: лучше бы на переднем колесе Ducati устанавливали Pirelli или Dunlop.



Укомплектован мотоцикл гораздо выше среднего уровня: на нем установлен рулевой демпфер, регулируемые подвески, тюнингованный глушитель.

Мне довелось тестировать конкурентов Testastretta — модели Suzuki GSX-R750, Honda VTR1000 SP-1 и MV Agusta F4. Так вот сравнение дает основание говорить о том, что Ducati 996R устанавливает в этом клубе супербайков новые стандарты. Даже несмотря на то, что переработанный двигатель установлен в шасси девятилетней давности. А что будет, когда Ducati выпустит в свет модель 999?



Дебютный двигатель нового поколения Testastretta desmoquattro появился взамен силового агрегата, устанавливаемого на спортбайках серии 888/916. «Родословная» — лучше некуда: на счету «родителя» за последние 13 лет восемь мировых чемпионских титулов в классе «супербайк». Testastretta — третье поколение L-образных моторов Ducati с десмодромным приводом клапанов. Представители первого дебютировали в 1971 году: то был двигатель класса 750 см³ с газораспределением ОНС и приводом распределителей зубчатым ремнем. Затем появились варианты с рабочим объемом 900 и 1000 см³. В 1986 году двигатель был модернизирован — на нем установили газораспределение DOHC. Модификацию 750 см³ дополнили моторы объемом 851, 888, 926, 955 см³ и нынешний вариант — 996 см³. При разработке последней версии двигательисты компании придерживались концепции сторониться революций, а идти эволюционным путем — улучшать существующую конструкцию. Философия подхода продиктована принципом «лучшее — враг хорошего», но

не только. Многим известно, что поклонники Ducati — ярые традиционалисты, а значит, появление мотора совершенно нового качества могло бы негативно повлиять на спрос.

Новаии появились в «начинке». Об одних я уже упомянул, теперь о других. Изменена конструкция системы смазки, она призвана улучшить условия работы распределителей в головках цилиндров, гарантировать постоянное поступление масла при переменных режимах работы мотоцикла — разгонах, торможениях, наклонах в поворотах. Теперь «дукатисты» могут абсолютно безнаказанно поднимать переднее колесо байка. И раньше они этим баловались, но знали, что раз на раз не приходится — были возможны проблемы, которые называют масляным голоданием. Другое важное нововведение — укоротились ходы поршней, тогда как увеличился диаметр цилиндров. Это позволило поднять обороты двигателя, а значит, и его пиковую мощность. Но самая вкусная изюминка — в головках цилиндров, их спроектировал инженер Ferrari Анжиолино Марчетти. Чтобы все поняли

значение этого факта: на счету Марчетти богатый опыт, накопленный при создании автомобилей Формулы 1. Так вот, благодаря уменьшенному с 40 до 25° углу развала клапанов и увеличенному диаметру поршней камера сгорания мотоцикла вышла более плоской. Разросся и диаметр клапанов: впускного — с 36 до 40 мм, выпускного — с 30 до 33 мм. Степень сжатия не изменилась, но появился ресурс ее повышения — он пригодится при подготовке машины к соревнованиям. Поршни хоть и большего диаметра, но они на 30 г легче своих предшественников. Для того, чтобы осуществить преобразование в головке, пришлось совершенно переработать геометрию десмодромного механизма — сделать его детали более компактными, а значит, облегченными. Уменьшились в диаметре свечные «колодцы», в них разместились компактные свечи с резьбой M10 (по одной на каждый цилиндр). Интересно вот что: Ducati не видит необходимости в двойном зажигании, установленном, к примеру, на V-твине от Aprilia с головками цилиндров, разработанны-

ми Cosworth. Понятно, что за замысел? Правильно, нововведение позволяет уменьшить габариты двигателя. Этому же способствуют легкие крышки приводов ГРМ автомобильного типа, под которыми, как и раньше, спрятан ремень, вращающий распределители. Результат — на весах: новый двигатель Testastretta на 3 кг легче предшественника, силового агрегата модели 996SPS — 71 кг.

Модернизирована система впрыска топлива: если раньше на Ducati применяли схему с двумя и тремя инжекторами на цилиндр, то теперь он один. Электронное компактное зажигание Marelli работает в паре с двумя катушками, расположенными в свечных колпачках.

Специалист по гоночным автомобилям, Марчетти использовал свой опыт, разработанный в процессе создания болидов Формулы 1, и спроектировал двигатель Ducati нового поколения — он легче, компактнее и мощнее предшественника. Тем не менее, и внешне, и по развесовке силовой агрегат практически такой же. Ducati ни с чем не спутаешь. ■

МИР МОТОЦИКЛОВ

За рулем выпуск седьмой

2002

СЕРИЙНЫЕ МОДЕЛИ МИРА

с подробными
техническими
характеристиками

Harley-Davidson
V-Rod



ОБЗОР
КОНЦЕПТ-
КАРОВ



НОВИНКИ
ПАРИЖА
И ТОКИО



Honda Elysium

Harley-Davidson Road King



Honda e-dax



Ducati Multistrada



ISBN 5-85907-156-6
9 785859 071562 >

→ ТЕСТ

ИЗ СЕМЕЙСТВА ГРЫЗУНОВ

DERBI Senda-R

моделный год >	2000
двигатель >	49,94 см ³
мощность >	8,5 л. с.
масса >	74 кг
макс. скорость >	90 км/ч
ориентир. цена >	\$2500

Владимир БЕЗРУКОВ, фото автора

С погодой «повезло» — 0°C, мокрый снег, почва не промерзла, грязь по колено. Хорошо хоть резина у «испанца» «зубастая». Но хватит ли мощности моторчика, чтобы одолеть грязь?

Да и заведется ли «Senda»? Тот факт, что испытуемому досталась скутерная система пуска, вместо бензокрана — вакуумный клапан и автоматический обогатитель топливной смеси, не вселял уверенности в том, что старт не оттянется, а потом выяснилось, что еще и аккумулятор сел. Однако аппарат завелся. Да еще как: мотор встрепенулся и ожил после первого же качка кикстартером.

Испанцы молодцы, тонко сработали: до «ровно полтинника» не добрали всего-то 0,06 см³ — значит, бились за каждую долю «кубика». И не зря. Форсированный моторчик запросто раскручивается до максимальных оборотов, вынуждает частенько щелкать рычагом коробки передач. Подмечаю малоприятную мелочевку: рычажок КП коротковат для моего не очень-то и «богатырского» мотобота.

Пара кругов по раскисшему глинозему давно не паханного поля раскрыли подвески во всей своей красоте. Амортизаторы на «гребенке» трудятся в тяжелейших условиях, но ударные нагрузки от сплошных колдобин не повлекли печальных последствий. А я боялся... Передняя вилка Showa выдержала выпавшие на ее долю мытарства — «пробить» ее так и не удалось. Задний амортизатор устоял, не подвел, когда приземлялся после десятков прыжков. А мне мало: ага, вижу подходящий трамплин, и снова — разогнался, плавный взлет, «полет нормальный», мягкая посадка. Вот уж порадовал малыш — не ожидал такой энергоемкости его подвесок.



На приборной панели, в отличие от «собрата» Derbi Super Motard, нет тахометра, а его так не хватает.





Этот эндуро – редкий экземпляр: в нем диагональная рама. А она – залог жесткости всей конструкции.

Управляемость – восторг! Невесомый и абсолютно подконтрольный Senda-R позволяет выделять такие трюки, что душа радуется. Диагональная рама, перевернутая вилка, мощный маятник делают конструкцию байка на удивление жесткой. Если посмотреть на эндурик «в лицо», он напоминает русскую борзую – в поперечном сечении такой же поджарый. «Худышка» без труда протискивается через кустарник и, не задев бедрами, легко проскакивает в узкие просветы между деревьями.

Вспоминаю утренние опасения и назло себе с ходу врубаюсь в месиво из глинозема со снегом. Протектор, как я и ожидал, не забивается: уцепившись свежую порцию глины, тут же ее выплевывает. Удивительно, но мощности для этого хватает даже на второй передаче. Хуже в речном песке – вот где движку приходится туго. На второй передаче силенок уже маловато, а на первой достоинства зубастой резины оборачиваются неприятностями – так и норовит зарыться. Впрочем, если не спеша, на Derbi и по песку вполне можно ехать. И благодарить конструкторов, оснастивших аппарат жидкостным охлаждением: любой «воздушник» здесь враз бы «спекся».

Многочасовые покатушки под мокрым снегом выявили все достоинства и недостатки эргономики эндурика. Очень удобным оказалось седло:

качественная и дорогая обшивка – как перчатки футбольного вратаря: цепко держит за «пятую точку». Чрезвычайно ценно, что в мокрую погоду «сидушка» не скользкая. «Зубастые» подножки и легкосплавный рычаг ножного тормоза адекватны «бездорожным» условиям – не гнутся и не ломаются при падениях. А упасть за время теста пришлось не раз. И ничего не разрушилось, посетовать можно лишь на отсутствие кнопки экстренной остановки двигателя – когда тебя завалит, о ней просто мечтаешь.

Непогода? И пусть: день, проведенный за рулем Derbi Senda-R, принес массу приятных ощущений, маленький «зубастик» молодец. Конечно, «полтиннику», пусть и форсированному, по возможностям далеко даже до эндуро класса 125 см³. Зато у ГИБДД к вам вопросы не возникнут. ❏

Мотоцикл предоставлен АО «Росинка».



Отлично управляем.
Небольшая масса.
Мощный двигатель
(для своего класса).
Жидкостное охлаждение.



Отсутствует тахометр.
Нет кнопки аварийной
остановки мотора.
Комплектуется одним
зеркалом заднего вида.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Общие данные

Модель	Derbi Senda-R
Год дебюта	2000
Сухая масса, кг	74
Размеры, мм	2000x910x1150
База, мм	1320
Высота по седлу, мм	835
Дорожный просвет, мм	335
Объем бензобака, л	7
Объем маслобака, л	1,15

Двигатель

Тип	1-цилиндровый, 2-тактный
Диаметр цилиндра x ход поршня, мм	39,88x40
Рабочий объем, см ³	49,94
Макс. мощность, л. с. при об/мин	8,5/9250
Система питания	1 карбюратор Dell Orto PHVA
Диаметр диффузора, мм	17,5
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	кикстартер

Трансмиссия

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

Ходовая часть

Рама	стальная диагональная
Передняя подвеска	телескопическая вилка перевернутого типа
Ход по оси, мм	195
Задняя подвеска	маятниковая с моноамортизатором
Передний тормоз	240-мм диск, 2-поршневая скоба
Задний тормоз	180-мм диск, 1-поршневая скоба
Передняя шина	90/90-21
Задняя шина	110/80-18

Динамика и экономичность

Максимальная скорость, км/ч	80
Расход топлива (средний), л/100 км	5,5

Компания "Небо" (Испания) основана в конце 80-х годов. Первоначально она занималась производством защитно-спортивной экипировки для мототриала и эндуро, однако, очень быстро сумела расширить свой ассортимент.

Сегодня в ее каталогах полные комплекты защитно-спортивной экипировки для мототриала, мотокросса, эндуро и дорожной езды. В состав комплектов входят: шлемы из карбона, брюки и перчатки с кевларом, майки различных расцветок, защита груди, спины, локтей и колен. Мотоботы для триала и мотокросса имеют разные формы, они выполнены из натуральной кожи с применением защитного пластика.

В то же время фирма занимается производством аксессуаров для мотоспорта и тюнинговых комплектов (цилиндр с глушителем шума впуска-выпуска) для увеличения мощности двигателя скутеров различных марок.

Компания "Небо" не останавливается на достигнутом: помимо выпуска защитно-спортивной экипировки она занимается производством стильной спортивной одежды для повседневной жизни.

Официальный дилер компании "Небо" – Спортивно-технический клуб ОАО "Завод им.В.А.Дегтярева" приглашает всех любителей мотоспорта, а также предприятия и организации к взаимовыгодному сотрудничеству.



601900, Владимирская область,
г.Ковров, ул. Труда, 4
тел. (09232) 353-31
тел./факс 354-98
<http://www.zid.ru/ru/sport>
E-mail: zidmark@zid.ru



ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИЛЕР КОМПАНИЙ GAS GAS И НЕБО В РОССИИ

ДА НЕ ЗАТМИТ ВАШ РАЗУМ БЛЕСК

DAELIM S-five, Ю. Корея, скутер

двигатель	49,5 см ³
мощность	4,6 л. с.
масса	87 кг
макс. скорость	60 км/ч
ориентир цена	\$1750

PEUGEOT Trekker Streetboard, Франция, скутер

двигатель	49,1 см ³
мощность	4,1 л. с.
масса	88 кг
макс. скорость	55 км/ч
ориентир цена	\$2300

DERBI Predator GP1, Испания, скутер

двигатель	49,4 см ³
мощность	6,5 л. с.
масса	97 кг
макс. скорость	55 км/ч
ориентир цена	\$2400

Михаил ЛАПШИН,
фото Александра ДМИТРИЕВА

Эту skutкоманду я собрал совершенно случайно. Дело было так. Под занавес минувшего сезона редакция организовала тест нового «корейца» Daelim S-five. Программа стандартная: гонки на картодроме, замеры динамики разгона, скорости и экономичности, проверка поведения в «пробках». Вот там-то и подцепил парочку для спарринга. На светофоре подкатили парни на ярких Derbi и Peugeot. Слово за слово – разговорились. Удивили не машинки, а владельцы своим дилетанским подходом к выбору моделей. Дескать, все «полтинники» одинаковы – покупаем те, что краше... Устраивать диспут – пустая говорильня и трата времени. Предложил устроить групповой тест – там разберемся.

Для начала поговорили о факторе внешности. Стремительный Derbi так и кричит: я спортсмен, спринтер! Кто на меня?! Его приплюснутый «нос», спойлеры и «ветровочки» по бортам для снижения аэродинамического сопротивления, «хребет», упрочняющий раму на площадке для ног, «сломанный» спортбайковский руль и навороченная приборная панель – это уже толстый намек на то, подо что «косит» аппарат. А уж как ему не придется быть похожим на «спортсмена», свидетельствуют яркие надписи на пластике: «GP1» – Гран-при – ни много, ни мало.

Peugeot – вопиющая поспятина. Его надутые телеса напоминают «толстячка» Yamaha BW'S – бестселлер... семилетней давности. Старый хит в новом

исполнении? Он самый. Изумляет более всего то, что сочетание высокого дорожного просвета, жесткой рамы и короткой базы – это необычное решение для детища французских конструкторов. Однако все объяснимо: надпись Streetboard (Уличная доска) дает понять, что это новая альтернатива скейт-борду, а значит, ориентирована машина на молодежь. Дескать, навалились!.. Все-таки это товар, который должен быть куплен. Расчет, судя по всему, верный: ведь один из наших участников теста «купился» – и купил Peugeot.

Длинный и низкий Daelim – результат увлечения корейцев биоформами.





Силуэт скутера рисовал, скорее всего, дизайнер-минималист – никаких излишеств... Ох уж эта азиатская всепроникающая функциональность! Даже головная светотехника выполнена на манер современного моноблока. А вот и момент истины: на S-five сломались мои оппоненты – ценители прекрасного в машинах. В отличие от других скутеров, «корейца» только по внешности оценить невозможно. Первый раунд спора остался за мною: парни согласились, что глупо мотороллер выбирать по тому, насколько он импозантен.

Синхронный старт – и вот где начались чудеса. Вперед вырывается по-

псовый Peugeot, у него на хвосте висит скромняга Daelim, а навороченный Derbi позорно отстает, с каждым метром – все больше. Немудрено: попробуй раскопегарить тяжелую «водянку». Чуть позже расстановка сил меняется: Daelim «выстреливает» и за несколько секунд «делает» конкурента. Derbi свои 35 км/ч набирает быстрее всех, сокращает разрыв с Peugeot, а к 50 км/ч уже насаждает ему на пятки... Ан, нет – догнать «француза» так и не удалось.

Нечего спорить: самый боевой мотор – у Daelim! Взрывной, мгновенно отзывающийся на поворот ручки «га-

за» и превращающий skut в минибайк. Но только если раскрутить двигатель до высоких оборотов, когда не мешают «тормоз»-вариатор и вес машинки. На скорости 15 км/ч произошел небольшой «провальчик», но лишь на мгновение – после 20 км/ч Daelim летит, как укушенный. Двигатель Peugeot уступает ему в резвости, но более тяговит и предсказуем во всем диапазоне оборотов. А вот испанский «горшок» разочаровал – он слегка увалень. Лишь после 35 км/ч чувствуется «подхват», но пока он раскопегарит все «пары», конкуренты успевают уйти вперед.



DERBI Predator GP1

Спортсмен, красавец...
Стилизован под
шоссейный снаряд
Но тогда почему
в «приборку»
не включен тахометр?



Остановились, чтобы отдохнуть, по-калякать, а заодно поочередно меняясь местами, оценить, на какой «табуретке» удобнее сидеть. На тесном и «косолапом» Derbi пилот вынужден втискивать ступни в узкие и наклоненные вперед и внутрь ниши на площадке для ног, да еще и поджать колени, чтобы они не уперлись в пластик под рулем. После него пересесть на просторный Daelim одно удовольствие: здесь как на диване после дневной суетливой беготни – свободно и удобно. При желании на площадке для ног можно разместить и битком набитый рюкзак.

Peugeot – другой кайф. Посадка водителя в седле сродни мотоциклетной, отличие только в том, что руль от тебя отодвинут далеко-далеко. Подушка сиденья мягче, выше и шире, чем у конкурентов. На фоне «француза» «испанец» выглядит достойным продолжателем



DAELIM S-five

За последние годы корейцы продвинулись вперед в разработке дизайна скутеров, стали хорошими имитаторами. Совсем не скажешь, что под этими дутыми формами всего лишь «полтинник», да и «труба» глушителя больше, чем у «сотки».



мастеров пыток инквизиции. Подушечка-«плацкарта» с первого взгляда смотрится со стороны вроде бы двухместным седлом, а присмотреться – разделочная доска. Когда же усадишь на нее пассажира, бедняга уже через пяток минут возопит о пощаде и признается в колдовстве, чернокнижничестве, подпольно произведенных абортах и прочих смертных грехах.

Все наши «полтинники» предопределяют разные стили движения. Компактному и резвому Peugeot проще всего в «пробках» пролезать в щели между бамперами (его рулевая колонка поворачивается на самый большой угол) и юрко уходить от столкновения. А случись что, со спокойной душой положитесь на крепость головного «кенгурятника». Признаться, во время «пробочного» слалома он умудрился загнуть железный «клык» «Газели»

(после принесенных вежливых и искренних извинений водила простил и отпустил с миром почти бесплатно – за 50 целковых. Больше в карманах не нашлось). Конек «француза» – захватывающие дух перестроения из ряда в ряд и четкие, отточенные кривые поворотов. Его большой дорожный просвет позволяет при надобности запрыгивать на бордюр (еще одна аналогия со скейтбордом). Подвески и 10-дюймовые колеса прилежно «гло-

тают» горькие пилюли неровностей асфальта. Однако быстрее 45 км/ч ехать на нем страшно – подводит слабая ходовая: стоит ослабить хватку рук на руле, как машину начинает «колбасить».

Агуло
ПОЛНОПРИВОДНЫЕ
ВЕЗДЕХОДЫ-АМФИБИИ

6x6 8x8

Торговый Дом
Царь
121108, Москва, ул. Кастанаевская, 42
Тел.: (095) 144-4401, 144-0024, 144-0047, 144-2483, 146-7626.
Факс: (095) 146-8445 [http:// www.czar.ru](http://www.czar.ru); E-mail: czarao@dol.ru
Широкая сеть дилеров по всей России



PEUGEOT Trekker Streetboard

Образ уличного забияки совсем не нов. Если же говорить прямо, в нем явно проступают черты Yamaha BWS, отличия лишь в мелочах. Однако и они не дают преимуществ, скорее наоборот. Скажем, такую «дешевую» «приборку» могли придумать только прижимистые французы.



Особенной уверенности не вселяют и мягкие тормоза. Однако если сверх меры не хулиганствовать, эта табуретка по основным характеристикам подходит для наших дорог.

С Derbi случай более сложный. Солидные формы боксера-полутяжа, недвусмысленно прищуренные фары (ты че, паря, решил пободаться?!), яркая раскраска выделяют аппарат в уличной массе транспорта, как в толпе выделяется чернокожий верзила в красной цыганской рубашке с желтыми петухами. Скоростными характеристиками он под стать «французу» – в упражнении «лабиринт между машинами» почти столь же прыток. Но чего это стоит!.. Скутер отвратительно «никакой» на скоростях ниже 30 км/ч. Его навороженные подвески на голову выше традиционного телескопа Daelim и Peugeot, но именно они играют с «испанцем» злую шутку: на малых скоростях Derbi рулится с трудом – машину приходится держать всем телом. Разве

что амортизаторы жесткие – какими их и ожидаешь ощутить: за время теста не удалось «пробить» их ни разу.

За городом выяснилось, что долго ехать на GP1 – занятие непосильное. Да, он юркий и точный в управлении (так рулится шоссейно-кольцевая техника), но для наших дорог ужас какой жесткий: едешь – и как будто ты на вибростенде. После получаса пути тело, позвоночник и челюсти ноют и немеют от напряжения. На гладком асфальте на нем приятно закладывать повороты: машина словно липнет колесами к полотну, траекторию просчитываешь с точностью до миллиметра... Однако простите, господа, где у нас много гладкого асфальта?.. Пытались уговорить себя: тормоза классные – их эффективность выше, чем у «француза», хотя и уступают корейским (у Daelim тормозные системы более чем традиционны – спереди дисковые, сзади барабанные, однако тормозной путь гораздо короче). Конечно, и к «испанскому сапогу»

при большом мужестве можно привыкнуть. Но когда есть из чего выбирать...

А Daelim словно у русской мамки воспитывался. Идет мягко, степенно, подвески «глотают» колдобины, двигатель работает тише – за рулем можно расслабиться и наслаждаться ездой. После часа покатушек любой «чайник» перейдет с ним «на ты», а смельчак – так тот в первом же повороте заложит набок до скрежета подножки об асфальт (это к тому, насколько он управляем) и оттормозится в сантиметре перед отбойником... Один из тест-драйверов помянул добрыми словами корейских конструкторов, а недобрыми наших дорожных рабочих: те «забыли» установить предупреждающий знак перед участком дороги со сбитым перед ремонтом асфальтом. Если бы не цепкие тормоза Daelim, нашего полку поубавилось бы.

Все участники теста сошлись в том, что «азиатский» комфорт напрочь съедает ощущение ускорения: едешь –

как убаюкиваешься в колыбели. На 50 км/ч с любого скутера обычно начинает сдувать, но только не на S-five. Мерзкий дождик, внезапно случившийся в пути, практически не оставил следов на одежде пилота «корейца», тогда как основательно подмочил остальных. Этот «полтинник» легко разгоняется до 60 км/ч, буквально ввинчивается в виражи, в точности соответственно воле пилота замедляется, а еще в нем наиболее грамотно проведена заводская настройка подвесок... Однако и в нем не все «слава Богу». На третий день «полетов» облицовка скутера подло задрезбуждала. Не по силам «азиату» выдержать протяженные криволинейные участки с волнообразным покрытием (на них машина непонятно и неприятно «виляет кормой»). Единственное, что можно предпринять в такой ситуации, – сбросить скорость.

Вас интересует, чему мы отдали предпочтение. Решение пришло не сразу, не без споров – но пришло. Парни расставили испытуемых в таком порядке: Peugeot, потом Daelim и только по доброте душевной согласились квалифицировать Derbi, и он стал третьим...

Но вы же знаете центровых столичных пареньков: у них, снобов, стилинг и задавак, форсу – что у глухарей на токовище. Рядовому же покупателю, а именно его интересы нас интересуют в первую очередь, эти рейтинги – что доводы сытого в споре с голодным. Разница в \$550 между Peugeot и Daelim достаточно весома, чтобы закрыть глаза на некоторые изыяны «корейца» и выбрать его. Представьте: вы платите, вам вручают «табуретку» и шесть сотен баксов возвращают. Откажитесь?

Практически ничего не сказав, я достиг своего: парни в корне изменили мнение по поводу критериев выбора мотороллеров: их ходовые качества гораздо важнее, чем «внешность». Ходовая – гарант вашей безопасности на дороге. Человек основательный, будь у него выбор, предпочтет Daelim. И будет счастлив. **ИИ**

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Общие данные

Модель	Peugeot Trekker	Derbi Predator GP1	Daelim S-five
Сухая масса, кг	88	97	87
Габаритные размеры, мм	1760x700x1140	1760x680x1170	1795x635x1150
База, мм	1250	1265	1260
Высота по седлу, мм	800	820	765
Объем бензобака, л	6	6,7	6,2

Двигатель

Тип	одноцилиндровый, 2-тактный		
Рабочий объем, см ³	49,1	49,4	49,5
Максимальная мощность, л. с. при об/мин	4,1/7000	6,5/8500	4,6/7000
Степень сжатия	9,8	–	8,8
Система охлаждения	жидкостная	воздушная	воздушная
Система питания	карбюратор с диффузором диаметром 12 мм		
Система зажигания	электронная		

Трансмиссия

Сцепление	автоматическое центробежное, клиноременной вариатор
-----------	---

Ходовая часть

Рама	стальная, трубчатая		
Передняя подвеска	телескопическая	телескопическая, перевернутого типа	
Задняя подвеска	маятниковая, рычаг блок двигатель-трансмиссия		
Тормоза:			
передний	дисковый	дисковый	дисковый
задний	барабанный	барабанный	барабанный
Передняя шина	120/90-10	120/70-13	120/70-12
Задняя шина	130/90-10	130/60-13	130/70-12

Динамика и экономичность

Средний расход топлива, л/100 км	5,5	6,8	4,2
Время разгона от 0 до 50 км/ч, с	10,1	11,7	9,6
Максимальная скорость, км/ч	55	55	50

Благодарим за помощь в организации теста компании «Скутер М», «АВТО-ДИНА», «Росинка».

DAELIM S-five



Удобно обустроенное место водителя. Подвески адаптированы под специфические российские дорожные условия.

Тяговитый и экономичный двигатель. Прекрасная светооптика.

Вместительные багажные емкости. Эффективная ветро- и грязезащита.



Низкая ремонтпригодность облицовки. Недостаточный дорожный просвет.

PEUGEOT Trekker Streetboard



Универсальная настройка подвесок, благодаря им аппарат устойчив на любом покрытии.

Мощный двигатель. Жесткая ходовая часть.

Большой радиус поворота руля.

Защитные элементы на кузове.



Слабые тормозные системы. Малоэффективная светооптика.

DERBI Predator GP1



Оригинальный, броский внешний вид. Тяговитый двигатель. Энергоемкие подвески. Эффективная система охлаждения. Наличие бокового упора, ящика для перчаток.



За рулем водителю среднего роста тесно. Плохо управляем на малых скоростях. Резкие тормоза. Недостаточная тяга на «низах». Излишне подвижная рулевая колонка.

ОБАЯНИЕ СРЕДНЕГО КЛАССА



KAWASAKI Xanthus 400,
неклассик

модельный год	1992
двигатель	398 см ³
мощность	53 л. с.
масса	168 кг
макс. скорость	180 км/ч
ориентир цена	\$2800

SUZUKI GSX400 Impulse,
неклассик

модельный год	1994
двигатель	399 см ³
мощность	53 л. с.
масса	172 кг
макс. скорость	180 км/ч
ориентир цена	\$2700

Владимир БЕЗРУКОВ,
фото Александра ДМИТРИЕВА

Если выбирать мотоцикл на каждый день, неизбежно задумаетесь, не купить ли «четырёхсотку», скажем, от Suzuki и Kawasaki. Вам их обязательно предложат. Во-первых, потому, что их завозят довольно много, кроме того, многим они по карману. Что до качества и надежности... Одно слово – вещь японская.



Так давайте же повернем к себе товар лицом и в профиль, а также «попробуем на зуб». Что имеем? Suzuki GSX400 Impulse – настоящий классик. Его обводы плавные, мотоцикл уже страхнул с себя остатки грубоватого дизайна байков 80-х годов и в то же время не обрел агрессию форм, которая позже пришла в виде Suzuki Bandit.

В сравнении с Impulse, в Kawasaki Xanthus попораны многие законы классического жанра. Бросается в глаза рама из алюминиевого сплава и не характерная для классиков прямоугольная фара. Выпускная система напоминает

ту, что установлена на туристическом Honda Transalp: двоянные выхлопные трубы точно так же окрашены в темный тон – и ни грамма хрома. Роднит «четырёхсотки» то, что у обоих небольшая высота по седлу. Но на Kawasaki посадка более спортивная. В обоих седлах удобнее всего разместятся водители небольшого роста.

О технических характеристиках. Оба байка приводят в движение рядные 4-тактные «четверки» жидкостного охлаждения. Xanthus достался мотор от спортбайка серии ZZ-R400. На Impulse установлен двигатель от GSX400S

Katana. Тот и другой надежны, неприхотливы и, как следствие, удобны в обслуживании. А их объем среднего уровня компенсируется обилием «горшков», делающих характеристики гибкими.

Сравнивать начну с коробок передач. Сравнение – не в пользу Suzuki. Нейтраль на нем ловится из рук вон плохо (к месту сказать бы – из ног вон...): остановишься у светофора – придется долго нащелкивать коробкой. Нервы приводит в порядок только веселое мигание желтого сигнала светофора. С «Кавой» таких проблем нет – фирменная система поиска нейтрали работает безукоризненно. При движении без остановок КПП в том и другом мотоцикле работает четко и не напрягает. И это здорово: если много гарцуешь по улицам, производишь много переключений, а передач целых шесть.

Многим известно, что все 400-кубовые моторы «любят», когда их «крутят», и наши испытуемые лишнее тому подтверждение. Уверенная и равномерная тяга проявляется у них с 4000 об/мин, а при резвой езде сбрасывать обороты ниже 8000 об/мин вообще не рекомендуется. До обещанных производителями 180 км/ч в состоянии разогнаться оба байка. Правда, разгон этот сравнительно затяжной. Что сопряжено с тем, что называется удобством посадки. Вы терпеливо наращиваете скорость, вжавшись в бак каждой клеточкой тела, и продолжаете пребывать в этой позе столько, сколько мчитесь на «максималке» или близкой к ней скорости. Доложу вам, это не самая удобная поза для водителей на этих мотоциклах. Если на Kawasaki в таком положении еще можно продержаться часок-другой, то на Suzuki уже вскоре начинает затекать спина, немеет руки. Xanthus разгоняется резвее, и только потому, что, как я полагаю, его аэродинамика продумана лучше. На 140–150 км/ч тебе вполне комфортно... Разъезжая по городским улицам, долго не мог понять, почему поток набегавшего воздуха на Kawasaki бьет по тебе сильнее, чем на каноническом Impulse – ведь ни тот, ни другой ветровыми щитками не оборудованы. Дошло, но случайно: заехал расслабиться в кафе, сижу себе, рассматриваю байки со стороны и вот тогда, когда они стояли рядышком, обратил внимание на то, что приборная панель «Кавы» сотворена и установлена так, что «по совместительству» она выполняет функции, пусть и отчасти, недостающего «ветровичка». Каково придумали?

На автострате Suzuki ведет себя так, как и положено классики, – он уравновешен и послушен... Пока дорога под колесами гладкая, как бильярдный



Как ни хорош двигатель «четырехсотки», каждый килограмм веса мотоцикла дается ему очень непросто.



Xanthus всего на пару годков моложе, но если судить по дизайну, выглядит свежее на десяток лет. Потому что он более стильный.



«Приборка» «Кавы» богаче: в ней больше датчиков.



стол. Но вот наезжаю на заплату в асфальте, и байк начинает рыскать. От тормаживаюсь, но заплаты пошли одна за другой, а передняя вилка давай «клевать», да так, что на каждой выбоине я сотрясаюсь, клацаю зубами, и от неизбежной встречи со стоматологом-протезистом спасает лишь «подбородок» шлема-интеграла. Ошарашенный, еще больше гашу скорость и уже осторожненько вхожу в крутой поворот. А здесь меня с мотоциклом начинает уводить в сторону от мысленно проложенной траектории... А как себя на том же участке поведет Kawasaki? Вот этот не оплошал. Жесткая подвеска цепко держит дорогу, амортизация срабатывает на каждой неровности, не дает шинам ни на секунду потерять контакт с полотном. Не без опаски пробую поглубже «уложить» байк в повороте и понимаю, что занятие это совсем не бесполезное: низкий центр тяжести и низкая же посадка водителя помогают совершить то, что задумал, а более совершенные, чем у Suzuki, жесткие рама и задний маятник дают уверенность в том, что «все под контролем». Передняя вилка способна «глотать» неровности, а при экстренном торможении гасит энергию перемещающихся масс водителя и «тела» мотоцикла и ощутимых «клевков» не дает. На этом аппарате можно закладывать виражи с чирканьем подножек об асфальт.

Но вот с порывами бокового ветра подвескам ни того, ни другого аппаратов не совладать. Залюбовался красотами соснового бора, сквозь который вела дорога, и не отреагировал на то, что стена леса вдруг оборвалась. Тогда резкий порыв ветра справа, как какой-то рваный кулек, сдул меня с мотоциклом на встречную полосу движения. Это случилось, когда подо мной был Suzuki. Лишь благодаря тому, что его реакция на откручивание ручки «газа» наступила незамедлительно, я благополучно увернулся от «поцелуя взасос» с летящим навстречу КамАЗом... Совет: за городом на легком мотоцикле держите «нос по ветру» в буквальном смысле слова.

Тормозные системы в обоих мотоциклах вполне приличные, а их конструкции практически не отличаются друг от друга. На скоростях до 100 км/ч вполне справляются со своими функциями. Если ездить быстрее, резко разгоняться и резко тормозить, сказывается излишняя жесткость тормозных рычагов на руле – устают мышцы правой кисти. Впрочем, грех невелик, это недостаток большинства неоклассиков начала 90-х.

Оба мотоцикла рассчитаны для поездок вдвоем, но комфорт при парном

катании резко падает: пассажир стесняет движения водителя, изменившаяся развесовка усложняет управление. Увеличение снаряженной массы незамедлительно сказывается на динамике. Как ни хороши «четырёхсотки», каждый лишний килограмм веса дается мне весьма болезненно.

Что в итоге? Какой из мотоциклов выиграл поединок? Kawasaki легко вписывается в ритм городского движения. Благодаря короткой базе и мало-

му весу его легко парковать. Это резвый байк на каждый день. Если очень строго, то из-за худшей управляемости Suzuki чуть-чуть проигрывает. Он скорее для людей уравновешенных, для которых кайф не в «поворотах с колёночкой», а классические формы и слаженность работы рядной «четверки». Но кто-то именно это и считает огромным достоинством. Так что – ничья. ❏

Мотоциклы предоставлены автосалоном «ЕвроКар».

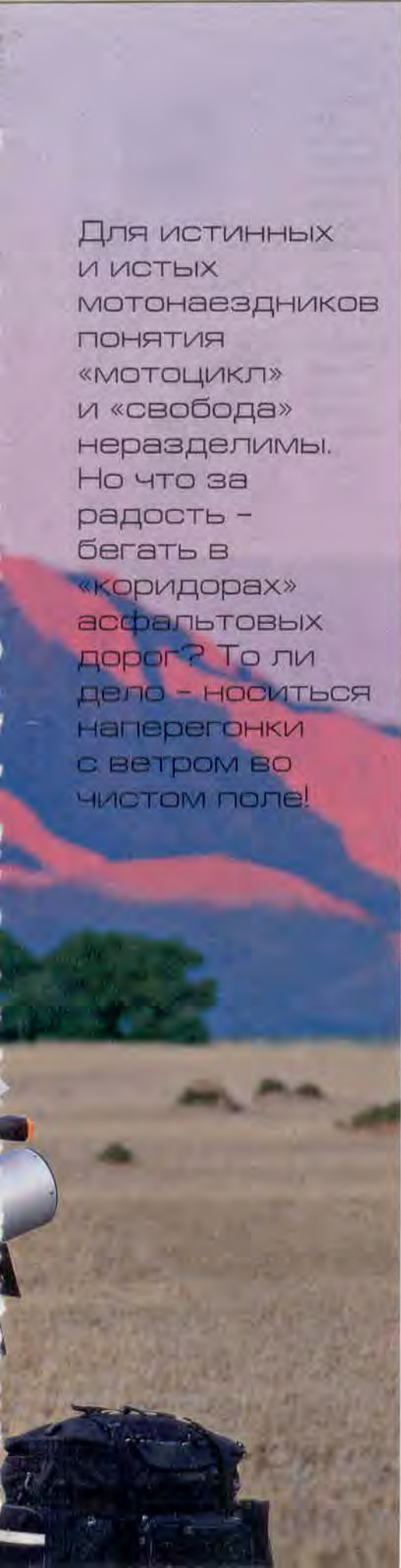
ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА		
Общие данные		
Модель	Suzuki Impulse 400	Kawasaki Xanthus 400
Год дебюта	1995	1993
Сухая масса, кг	175	168
Габаритные размеры, мм	2080x740x1110	2030x745x1070
База, мм	1435	1380
Высота по седлу, мм	760	775
Объем бензобака, л	16	14
Двигатель		
Тип	4-цилиндровый, 4-тактный, рядный	
Система газораспределения	DOHC, 4 клапана на цилиндр	
Рабочий объем, см ³	399	398
Диаметр цилиндра x ход поршня, мм	52x47	57x39
Максимальная мощность, л. с. при об/мин	53/1100	53/1500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	37,0/9500	40,0/9500
Система охлаждения	жидкостная	жидкостная
Система питания	карбюраторная	карбюраторная
Система пуска	электростартер	электростартер
Трансмиссия		
Сцепление	многодисковое в масляной ванне	
Коробка передач	6-ступенчатая	6-ступенчатая
Главная передача	цепью	цепью
Ходовая часть		
Рама	дуплексная, стальная	диагональная, алюминиевый сплав
Передняя вилка	телескопическая	телескопическая
Задняя подвеска	маятниковая, 2 амортизатора	маятниковая, моноамортизатор
Тормоза		
Передний	2 диска две 2-поршневые скобы	
Задний	1 диск 2-поршневая скоба	
Передняя шина	80/90-21	130/90-16
Задняя шина	140/90-16	150/90-15
Динамика и экономичность		
Максимальная скорость, км/ч	180	180
Расход топлива (средний), л/100 км	6	6

→ ЖЕЛЕЗНЫЙ МАРШ

ВЕТЕР ДОРОГ НЕ ВЫБИРАЕТ

Новинки на рынке тяжелых вседорожных мотоциклов





Для истинных
и истых
мотонаездников
понятия
«мотоцикл»
и «свобода»
неразделимы.
Но что за
радость –
бегать в
«коридорах»
асфальтовых
дорог? То ли
дело – носиться
наперегонки
с ветром во
чистом поле!

Александр ВОРОНЦОВ,
фото из архива редакции

К СОВЕРШЕНИЮ ПОДВИГОВ ГОТОВ!

Трехкратный чемпион мира по мотокроссу Грег Альбертин не скрывал заветную цель. А зародилась она еще тогда, когда он восьмилетним пацаном на 50-кубовом мотоциклетике штурмовал холмы в окрестностях родного Чартвелла, городка в Южной Африке. Увидеть, что за следующей горкой, за лесом... Кого из нас не манила даль? Со временем рамки кроссовых трасс стали Грегу неважно. И окрепло желание: пересечь весь Африканский континент от Драконовых гор на юге до гор Атласа на севере... А вызвалась осуществить мечту Suzuki, компания, которая вывела Альбертина в мировые лидеры мотокросса.

Такую вот трогательную историю рассказал пресс-релиз, представляющий новинку от Suzuki – эндуро для путешествий V-Strom. Байки – байками, а... байки (то есть мотоциклы) – байками. Что останется от сказочки в сухом остатке после выпаривания розовой водицы сентиментальности? Тот лишь факт, что Suzuki создала мотоцикл популярнейшей категории, сочетающий мощь спортбайка с достоинствами универсальной машины. Но способен ли он штурмовать африканское бездорожье, по сравнению с которым, как утверждают знающие люди, даже российские «направления» – лужайка в детском саду?

Двигатель V-Strom заимствован у известного дорожно-спортивного мотоцикла Suzuki TL1000S (этот мотор уже прошел начальный курс внедорожной службы – в шасси итальянского эндуро для путешествий Cagiva Navigator). Силовой агрегат по конструкции весьма оригинален: два цилиндра с углом развала 90 градусов, специальное электрохимическое покрытие стенок цилиндров SCEM вместо гильз, привод к верхним распредвалам цепью и дополнительной шестеренной передачей, масляный радиатор – в дополнение к жидкостному охлаждению, система впрыска топлива – с двойными дроссельными заслонками (что имитирует работу карбюраторов с постоянным разрежением), сокращающее длину агрегата вертикальное расположение валов коробки передач. Мотоцикл – с внедорожными амбициями, и конструкторы настроили мотор на уве-

личение момента на средних оборотах: диаметр тарелок впускных клапанов уменьшили с 40 до 36 мм, убавили высоту профиля кулачков распредвала. Как эти меры отразились на максимальной мощности (у Suzuki TL1000S – 125 л. с. при 8500 об/мин) – пока не известно: концерн не спешит раскрывать данные на этот счет (скорее всего, она в пределах 90–95 л. с.). Изменилась и трансмиссия: 6-ступенчатая коробка передач приобрела «расширенные» передаточные числа, увеличены число и диаметр дисков сцепления.

А вот конструкция ходовой части демонстративно выдает, что новинка относится к классу «паркетных» эндуро: диагональная рама, в которую двигатель включен в качестве равноправного силового элемента, изготовлена из алюминиевого сплава. Да и хода подвесок – 160 мм спереди и 162 мм сзади – настроены скорее с расчетом на хорошую управляемость на асфальте, чем на совершение внедорожных подвигов. То же можно сказать и о литых трехспицевых колесах, обутых в радиальные шины Bridgestone. Зато масса мотоцикла для своей категории просто великолепна – 207 кг. В заказное оснащение машины входят ветровое стекло большей, чем в «стандарте», высоты, багажные кофры, центральная подставка и подогрев ручек руля.

Узнав обо всем этом, оставим описание мечтаний великого гонщика о покорении африканских просторов на совете борзописцев из Suzuki. В конце концов, суть не в достоинствах беллетристики, а в том, что мотоцикл превосходно приспособлен для того, ради чего он создан, – скоростных путешествий по любым дорогам. А гонки с ветром во чистом поле, на которые намекает «имя» мотоцикла (strom по-немецки – «поток ветра»)? Что ж, мечтать не вредно... В конце концов, как показало тестовое по «идеологии» Honda Varadero (см. «Мото» № 12 за 2001 год), даже «паркетные» эндуро способны на подвиги.

ВНЕДОРОЖНИК ИЛИ ВСЕДОРОЖНИК?

В одном филологическом вопросе редакция журнала «За рулем» противостоит всей остальной пишущей братии: она для обозначения «джипообразных» автомобилей применяет термин «внедорожник», а журналисты «ЗР» предпочитают слово «вседорожник». И то сказать: в племени 4x4 настоящие

Suzuki V-Strom – новая заявка на звание лучшего в категории туристских эндуро.



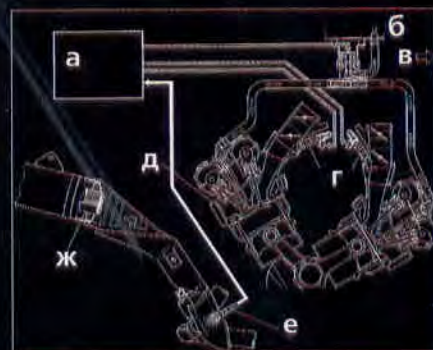
Коротенький кованый поршень, поршневой палец и L-образное поршневое кольцо мотора Suzuki.



Диагональная рама и задняя подвеска мотоцикла Suzuki V-Strom.



Ducati Multistrada – синтез спортбайка и внедорожника.



Для эффективного дожигания выпускных газов в моторе Suzuki применяется система подачи свежего воздуха в выпускной патрубке:

- а – процессор управления двигателем;
- б – воздушный фильтр; в – воздух;
- г – форсунки; д – выпускной патрубок;
- е – кислородный датчик; ж – каталитический нейтрализатор.

бойцы с бездорожьем – порода редчайшая и даже вымирающая. А вот по дорогам, действительно, они готовы ехать по всяким.

На сторону «За рулем» неожиданно встала итальянская компания Ducati. Свой новейший прототип она назвала Multistrada, что в вольном переводе с итальянского как раз и означает «вседорожник». И так возгордилась изобретением этого термина, что даже во всеуслышание объявила о рождении нового класса мототехники. Чем прозрачно намекнула на то, что назвать его, класс, нужно по имени первенца. Хотя фактически от, скажем, того же Suzuki V-Strom новинка отличается по

BMW R1150GS Adventure: «Я в скафандре, к путешествию ГОТОВ.»



большому счету лишь тем, что создатели японской машины заявили о ее способности мчать по бездорожью, а творцы Ducati сдержанно охарактеризовали свое детище «спортбайком для любых дорог».

Несмотря на всеобщий переход к моторам с системой жидкостного охлаждения, итальянцы остались верны «воздушнику» (но и интенсивно используют «водянку» для своих спортбайков и туристских мотоциклов). Более того, они спроектировали совершенно новый двигатель, а сохранили лишь конструктивную схему предшественника... Но почему все-таки «воздух»? Как объяснили специалисты компании, потому что мотор воздушного охлаждения легче и проще. «И гораздо красивее», – добавили, скромно потупившись...

Новый двигатель, получивший обозначение 1000TS, сохранил основные конструктивные «фишки», без которых Ducati невозможно и представить: V-образную схему (в ней передний цилиндр наклонен так сильно, что иногда ее называют L-образной) и десмодомный привод клапанов (клапаны не только открывают, но и закрывают специальные коромысла с приводом от распредвала). Причем головка цилиндра – по-прежнему с одним распредвалом и двумя клапанами, что в наше время выглядит прямо-таки архаично (видимо, очень уж хочется Ducati забыть былые времена, когда ее моторы слыли страшно неудобными в обслуживании). Да и тяговые характеристики у такого двигателя лучше, чем у «четырёхклапанника». Зато внутри все спроектировано заново, как говорят конструкторы, «с чистого листа». Коленвал гораздо компактнее и жестче прежней детали, уменьшен угол развала клапанов, что позволило увеличить степень сжатия. В каждой головке – две свечи, это значительно улучшило процесс сгорания на малых и средних оборотах. Роликовые подшипники распредвалов конструкторы заменили компактными подшипниками скольжения. Вместе с тем увеличилось давление в системе смазки. Тут напрашивается комментарий. Эта система и прежде обладала столь высокой производительностью, что мотор Ducati с полным основанием специалисты называли двигателем воздушно-масляного охлаждения.

Шасси Ducati Multistrada выполнено в истинно спортбайковских традициях и сильно напоминает шасси новейшей Ducati 998: рама образована переплетением труб из легированной стали, передняя телескопическая вилка – перевернутого типа, задняя подвеска – с прогрессивной характеристикой

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Общие данные

Модель	Suzuki DL1000	Ducati	BMW R1150GS
	V-Strom	Multistrada	Adventure
Сухая масса, кг	207	195	219
Размеры, мм	2290x865x1340	н.д.	н.д.
База, мм	1550	1450	н.д.
Высота по седлу, мм	830	820	н.д.
Дорожный просвет, мм	160	н.д.	н.д.
Объем бензобака, л	22	20	30

Двигатель

Тип	2-цилиндровый, 4-тактный, V-образный	2-цилиндровый, 4-тактный, V-образный	2-цилиндровый, 4-тактный, оппозитный
Диаметр цилиндра	98x66	94x71,5	101x70,5
Ход поршня, мм			
Рабочий объем, куб.см	996	992	1130
Степень сжатия	11,3	н.д.	10,3
Макс. мощность, л.с. при об/мин	н.д.	н.д.	85/6750
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	н.д.	н.д.	98/5250
Система газораспределения	DOHC, 4 клапана на цилиндр	OHС, 2 клапана на цилиндр	HC, 4 клапана на цилиндр
Система питания	впрыск топлива	впрыск топлива	впрыск топлива
Система охлаждения	жидкостная	воздушно-масляная	воздушно-масляная

Трансмиссия

Коробка передач	6-ступенчатая	6-ступенчатая	6-ступенчатая
Главная передача	цепью	цепью	карданным валом

Ходовая часть

Рама	диагональная, ал. сплав	пространств., стальная	пространств., стальная
Передняя подвеска	телескопическая вилка	телескопическая вилка	Telelever
Ход колеса, мм	традиционного типа	перевернутого типа	
Задняя подвеска	160	165	210
Задняя подвеска	маятниковая, с прогрессивной характеристикой и моноамортизатором	маятниковая, с прогрессивной характеристикой и моноамортизатором	Paralever
Ход колеса, мм	162	160	220
Передний тормоз	2x310-мм диска, 2-поршневые скобы	2x320-мм диска, 4-поршневые скобы	2x305-мм диска, 4-поршневые скобы
Задний тормоз	260-мм диск, 1-поршневая скоба	245-мм диск, 2-поршневая скоба	276-мм диск, 2-поршневая скоба
Передняя шина	110/80-19	120/70-17	110/80-19
Задняя шина	150/70-17	190/50-17	150/70-17

и консольным креплением колеса. Лишь хода подвесок характерны скорее для туристских эндуро: 165 мм – спереди и 160 мм – сзади. Отметим, кстати, что обе подвески обладают полным набором регулировок: по предварительному поджатию пружин и гидравлическим характеристикам сжатия и отбоя (у Suzuki V-Strom регулируется лишь задняя подвеска, и то без регулировки отбоя). Под стать шасси и тормоза – мощнейшие Brembo «золотой» серии.

Дизайн новинки выполнил Пьер Тербланш – автор таких эпохальных мотоциклов, как Ducati 900SS и Cagiva Canyon. Хотя широкая публика восприняла эту внешность, мягко говоря, неоднозначно, все же это – прорыв. Положа руку на сердце, признайтесь, вам еще не надоел сложившийся в 90-е годы облик мотоцикла?.. Говорят, рука мастера заметнее всего в деталях: обратите внимание на форму седла, пронзительный «выстрел» выхлопных труб и неожиданный обрез зеркал заднего вида. На приборном щитке большой круглый тахометр соседствует с жидкокристаллическим дисплеем, на

который можно вывести данные о скорости, пробеге, времени суток, температуре охлаждающей жидкости, запасе и среднем расходе топлива, а также... о дате ближайшего визита в сервис-центр для прохождения ТО. И как вы полагаете, после столь тщательной проработки практичных мелочей долго ли машине оставаться в прототипах? «Хорошо информированные оптимисты» заявляют, что она появится в продаже уже весной 2003 года.

В ПАМПАСЫ! В ПАМПАСЫ!..

Сложившейся тенденции делать вседорожники все «паркетнее» противостоит немецкая компания BMW. Осенью 2001 года она представила версию Adventure своего популярного BMW R1150GS. Новинка «заточена» на сражения с крутым бездорожьем: она обута в шины с «зубастым» рисунком протектора, хода подвесок увеличены на 20 мм по сравнению со стандартным вариантом (до 210 мм – спереди и 220 мм – сзади).

И вместе с тем, в баварском гиганте

очевидным образом отдана дань «multi». Емкость бензобака увеличена с 22 до 30 л. 85-сильный двухцилиндровый оппозит конструкторы передельвать не стали, но ввели в его оснащение одну хитрую «примочку»: специальную вставку для блока управления двигателем. Она настолько меняет параметры системы, что мотор приобретает способность «переваривать» 91-й бензин (современные баварские оппозиты требуют сорт «Супер»). Увеличены передаточные числа первой и шестой передач. Любители «дальнобоя» оценят также большое ветровое стекло, розетку для подключения GPS-навигатора, алюминиевые кофры общей емкостью 105 л (с внутренними водонепроницаемыми сумками), защитные трубы и пластины, которые оплели весь мотоцикл. Как и все BMW, машина оснащена тормозами с антиблокировочной системой, которая в случае необходимости отключается. Все здесь для того, чтобы дать волю и в удовольствие порезвиться в пампасах. Но и чтобы до них с комфортом добраться, как бы далеки они не были.

КОНКУРЕНТЫ

Кому противостоят последние новинки в классе (что ж, примем удобный термин) «мультистрада»? О, эта помесь спортбайка и эндуро успела глубоко пустить корни, так что спорить есть с кем. Не могу не заострить внимание читателя на обращающую на себя особенность – размножаются эти полукровки в основном на островах и полуостровах – в Японии, Великобритании, на Апеннингах.



HONDA XL1000V VARADERO

Пожалуй, именно этот мотоцикл и возвестил осенью 1998 года рождение нового класса: до него ни один из туристских эндуро не заимствовал в столь большой степени агрегаты спортивно-дорожного мотоцикла. В данном случае «донором» выступил Honda VTR1000F FireStorm: 2-цилиндровый V-образный двигатель (дефорсированный с 110 до 94 л. с.), диагональная рама из алюминиевого сплава. Сухая масса Varadero – 220 кг, хода подвесок 175 мм – спереди и 155 мм – сзади.



APRILIA ETV1000 CAPONORD

Кто куда, а итальянцы – на Северный полюс (именно так переводится название мотоцикла). В имени его сильная заявка. Тем не менее, это – «паркетник» до мозга костей: рама – из алюминиевого сплава, V-образная 1000-кубовая двойка мощностью 98 л. с., сухая масса – 215 кг. Хода подвесок чуть большие, чем у большинства аппаратов-конкурентов: 175 мм – спереди и 185 мм – сзади.



CAGIVA NAVIGATOR 1000

Этот мотоцикл как бы предтеча новейшей Suzuki V-Strom: в его раме, сваренной из стальных труб и коробчатых профилей, тот же двигатель Suzuki TL1000S, выдающий 96,7 л. с. на заднем колесе. Здесь стальной «хребет», но мотоцикл практически не уступает «японцу» по такому важному параметру, как сухая масса: она у Cagiva равна 210 кг против 207 кг у «алюминиевого» Suzuki. Хода подвесок: 150 мм – спереди и 160 мм – сзади.



TRIUMPH TIGER

«Англичанин» своеобразен во всем: во-первых, против 2-цилиндровых «двоек» конкурентов он выставляет рядный трехцилиндровый 955-кубовый двигатель мощностью 105 л. с. Во-вторых, основа шасси – хребтовая рама, состоящая фактически из одной стальной трубы круглого сечения. Хода подвесок прямо-таки внедорожные: 235 мм – спереди и 200 мм – сзади. Сухая масса мотоцикла в пределах «золотой середины»: 215 кг. ❏

ТРУДЫ ТРУБЫ

Александр ДМИТРИЕВ,
фото Александра САДОВНИКОВА

«Что может быть совершеннее этих форм!» – думаем мы, наблюдая за «зализанными» силуэтами пестрых спортбайков, мчащихся по трекам кольцевых трасс. Самолет?.. Нет, не совершеннее... А между тем, каждый градус изгиба обтекателей мотоциклов «ищут» так же тщательно, как и для самолетов. В чем мы воочию убедились, когда попали на серию аэродинамических испытаний спортбайков Suzuki GSX-R600 и Gilera SuperSport 600.

X

Характеристики обтекаемости мотоциклов – информация закрытая. Чтобы получить эти данные и понять, как с ними обращаются специалисты, пришлось отправиться в Дмитров, в лабораторию аэродинамики НИЦИАМТ – так называемую «трубу». Погода в тот день выдалась снежная. Сосредоточившись на борьбе с сугробами, как-то отвлечся от предмета, которым предстояло заниматься. Да и «труба» представлялась чем-то настолько далеким, непонятным, полусказочным, как Дед Мороз... Когда ее увидел, пережил легкий шок. Представьте себе:

Испытания проводили при скорости воздушного потока **144 км/ч**. Гонщика, притаившегося за ветровым стеклом, имитировал манекен, его вес – **62 кг**, рост – **165 см**. «Одет» он в кожаный комбинезон Spidi и шлем FM. Словом, имитация вполне близкая к реальным условиям.

сооружение метров сто в поперечнике, с внутренним «двориком» посередине. Диаметр вентилятора, гоняющего по кругу (а точнее – по прямоугольнику) воздух, – 8 м, мощность двигателя, сообщаящего ему вращательное движение, – 1500 кВт. Мотоцикл, размещенный в рабочей камере, в которой легко поместится и междугородный автобус, показался если не песчинкой, то по меньшей мере детским великом.

Испытания проводили при скорости воздушного потока 144 км/ч. Гонщика, притаившегося за ветровым стеклом, имитировал манекен, его вес – 62 кг, рост – 165 см, «одет» он в кожаный комбинезон Spidi и шлем FM. Словом, имитация вполне близкая к реальной.

Вентилятор загудел, обрушил на мотоцикл сотни тысяч кубометров воздуха в секунду – и задрожала «труба». (Собственно, зачем слово закавычивать – она труба и есть.)

Определен мидель (площадь поперечного сечения мотоцикла с гонщиком), проведен получасовой тест одного байка, другого, затем сняли параметры технологического крепежа, фиксирующего аппараты в неподвижном состоянии. После компьютерного анализа результатов цифры характеристик – перед нами. Вот для того, чтобы осознать, что они обозначают, и прочувствовать всю важность момента, необходимо провести краткий курс аэродинамического ликбеза.

На движущийся мотоцикл воздействует сила лобового сопротивления, ее характер, величина, а также последствия напрямую зависят от качества обтекания поверхности снаряда и его скорости. Эта сила, как вы понимаете,

влияет на важнейшие свойства байка: ведь чем она меньше «соскальзывает» и чем больше «цепляется» за облицовки, тем меньшую «максималку» разовьет аппарат. Мощность двигателя – не бездонная бочка: основные усилия мотор затрачивает именно на преодоление силы лобового сопротивления. Следует учесть, что байк, будучи сложной совокупностью различных поверхностей, в той или иной мере подвержен воздействию подъемных сил. В зависимости от формы аппарата эти силы способны или нагрузить (что хорошо), или разгрузить (что опасно) переднюю и заднюю оси. Если хотите, форма мотоцикла предопределяет, становится ли он крылом или антикрылом. Для всех должно быть очевидным, что благотворны те силы, что со знаком «минус» – прижимающие мотоцикл к дороге. Скорее всего, вы уже вспомнили спортивные автомобили, увешанные антикрыльями. Правиль-

но, эти «сооружения» и призваны создавать «минус» – на то они и рассчитаны... Осталось сформулировать разумеющееся: если же силы дают знак «плюс», то они, напротив, «разгружают» машину. Надо ли много говорить о том, что «плюс» негативно влияет на управляемость мотоцикла: чем выше его скорость, чем сильнее дует «в морду» машине, тем она становится более опасной. В какой мере?

Проиллюстрирую на примере того, что мы видели в трубе. На заднюю ось Suzuki при скорости 144 км/ч действует прижимающая сила, равная 111 Н, что составляет примерно 11 кг. Сколько это в реальных величинах? Представьте, что на самый край заднего сиденья спортбайка вы закрепили набитый вещами рюкзак. Представили? А теперь взгляните, что у нас случилось с мотоциклом: он чуть задрал нос. Значит, передняя ось разгружена, если по-научному – на 138 Н, что равно почти 14 кг. Теперь разгонитесь до 140–150 км/ч: байк станет хуже «держаться» прямою, более чутко реагировать на неровности. Его управляемость ухудшится. А если ехать 180, 200?.. Так вот все эти «рюкзачки» призвана снять труба.

Проанализируем результаты испытаний двух мотоциклов и сравним в первом приближении их аэродинамические качества.

Suzuki обтекается воздухом лучше: при большей, чем у Gilera, площади миделя он обладает меньшим коэффициентом аэродинамического сопротивления, если проще – сила его лобового сопротивления меньше. Значит, при равной мощности с Suzuki он способен достичь большей скорости, а также быстрее набрать темп продвижения. Но другой расклад с распределением подъемных сил – в этом отношении небольшое преимущество у Gilera. Передняя часть этого мотоцикла менее склонна к разгрузке, а значит, байк будет чуть лучше вести себя на высокой скорости.

Больше скорость – сильнее встречные силы. Так, при 200 км/ч зад Suzuki догружен силой 215 Н, а перед разгружен – на 267 Н. Помните о распространенном предрассудке о якобы большей устойчивости мотоцикла на высокой скорости? 26-килограммовая разгрузка «передка» – совсем не мало. И это на спортбайке! Что же с его «вы-

Цветные веревочки, которыми обклеен мотоцикл, – флюгеры. По тому, как они «реют» на ветру, судят о характере обтекания встречного потока поверхности аппарата



лизанными» аэродинамическими формами произойдет в аналогичных режимах движения с неоклассиком, многие из которых, вспомним, уже могут разгоняться до «двухсот»? Да ничего хорошего! Вот и напрашивается странная и страшная мысль: такие байки могут быть просто опасны – если гонять на них до и за «200».

Но не стану спешить – вопрос требует точного и проверенного ответа. В ближайшее время нам, видимо, придется вернуться к теме аэродинамики, вернуться в «трубу», попросим ее потрудиться – испытаем один из популярных мотоциклов, выпускающихся без обтекателей. Тогда и составим точки над «i». ❖

Материал подготовлен при содействии лаборатории аэродинамики НИЦИАМТ. Мотоцикл Suzuki GSX-R600 предоставлен компанией «Байк-Ленд».

Аэродинамические характеристики мотоциклов (значения сил для скорости 200 км/ч получены в результате расчета, проведенного с использованием аэродинамических коэффициентов)

	Suzuki GSX-R600	Gilera SuperSport 600
Площадь миделя, м ²	0,62	0,64
Сила лобового сопротивления P _x , Н		
– при скорости потока 144 км/ч	305	311
– при скорости потока 200 км/ч	588	599
Коэффициент аэродинамического сопротивления C _x	0,494	0,52
Подъемная сила P _z , Н		
– при скорости потока 144 км/ч	27	16
– при скорости потока 200 км/ч	52	31
Распределение подъемной силы по осям		
Передняя ось P _z f, Н		
– при скорости потока 144 км/ч	138	126
– при скорости потока 200 км/ч	267	242
Задняя ось P _z r, Н		
– при скорости потока 144 км/ч	-111	-110
– при скорости потока 200 км/ч	-215	-212

НА УРАГАН!

Обтекатели и капотировки: 70 лет борьбы со встречным потоком



Александр ВОРОНЦОВ,
фото из архива редакции

В те героические времена начала XX века, когда о дьяволах на двух колесах слагали едва ли не оды, никто – ни создатели «колес», ни сами «дьяволы» – и не задумывались о том, чтобы навешивать на мотоциклы облицовочные панели. Вовсе не потому, что не хотели прятать «механическую красу» – это было неудобно. Механизмы не отличались надежностью: простая поездка километров на сто непременно сопровождалась двумя-тремя ремонтами. Взгляните на перечень инструментов и запчастей, рекомендо-

Рекордный мотоцикл Gilera» 1939 года: только крыльев и не хватает.





Дорожно-туристский «капотаж» английского мотоцикла Ariel Leader, 1958 год.

Гоночный обтекатель середины 50-х годов (Mondial 125).



ванных тогдашними руководствами по эксплуатации для того, чтобы возить с собою: свечи зажигания, клапаны в сборе с пружинами, поршень с кольцами, ремкомплект для приводного ремня и шин... Некоторые вполне серьезно советовали брать в дорогу кувалду и наковальню.

В 20-е годы, когда техника стала понадежнее, у создателей мотоциклов созрела мысль о капотировке. Но подтолкнуло их к ней опять-таки... несовершенство моторов. В журнальных тестах той поры рядом с графой «расход топлива» непременно обна-





ружите и «расход масла». Это масло не только сгорало в моторе, но и щедро разбрызгивалось в его «окрестностях», и прежде всего на ноги водителя. Не удивительно, что на дверях многих общественных заведений красовалась вывеска: «Мотоциклистам вход воспрещен!» Так вот для защиты от извергаемого мотором масла на мотоциклах и появились первые капотировки. Тогда же, в середине 20-х, приобрели популярность ветровые стекла, а вместе с ними и наколенные щитки, спасавшие водителя от набегающего воздуха и дорожной грязи.

Поначалу облицовки представляли собой штампованные, почти плоские (иногда с ребрами жесткости) стальные панели. Тяжелые и неуклюжие (к агрегатам все же приходилось приходить чаще, чем хотелось), они ни у кого не вызвали восторга. Ко всему капотированные мотоциклы и стоили дорожке, ведь для изготовления панелей нужно дорогостоящее прессовое оборудование, краска и т.д. Самыми

Итальянская Aermacchi Chimera, 1956 год: разве капотированный мотоцикл не может быть изящным?

Одна из первых попыток установить обтекатель типа «Гран-при» на серийный мотоцикл – Bimota SB2, 1977 год.



популярными «закрытыми» мотоциклами в период между мировыми войнами стали английские мотоциклы фирмы Francis-Barnett. Почему? Компания специализировалась на изготовлении кузовных панелей для автомобильной промышленности, а продукция массового производства, как известно, всегда дешевле.

К 30-м годам технологи научились способам глубокой вытяжки стального листа, и это сразу благоприятно отразилось на формах мотоциклов: с глубокими крыльями и объемистыми каплевидными бензобаками они приобрели стремительность. Однако тогда это была лишь дань моде на форму – и ничего больше.

По-настоящему обтекаемостью в 30-е годы занимались лишь создатели рекордных мотоциклов. Часто они полагались лишь на собственную интуицию и понятия не имели о законах аэродинамики – не один соискатель рекорда отправился на тот свет лишь потому, что не подозревал о возникновении подъемной силы. Но солидные и богатые компании, такие как BMW и Gilera, при создании обтекателей руководствовались научным подходом и даже продували мотоциклы в аэродинамической трубе. Так возникли похожие на самолет без крыльев конструкции каплевидной или веретенообразной формы, полностью закрывающие и мотоцикл, и гонщика.

Как ни странно, гоночные мотоциклы в конце 30-х годов подобравшиеся к отметке «200 км/ч», еще долго оставались без обтекателей. Лишь в начале 50-х кого-то осенило... Уже невозможно установить, кто стал первым, но не прошло и нескольких недель, как все машины серьезных команд облепили объемистыми «лопухами» и жабрами воздухозаборников. К середине 50-х стали привычными высокие ветровые стекла, а также обтекатели, закрывающие всю переднюю половину мотоцикла – их чаще всего выколачивали вручную из алюминиевого листа.

Благодаря им максимальные скорости гоночных мотоциклов резко возросли (для «пятисотки» – более чем на 30 км/ч). И тогда заерзала перестраховщица ФИМ (Международная федерация мотоспорта): не опасно ли это для гонщиков? Верная правило «держаться и не пущать», ФИМ ограничила размеры обтекателей для гоночных аппаратов: переднее колесо и фигура гонщика должны быть открыты, длина переднего и заднего обтекателей ограничены воображаемыми вертикальными линиями, проведенными по оси колес. Эти правила от 1957 года с небольшими поправками



Полуобтекатель типа «бикини» – мода начала 70-х (Norton Commando).

действуют и поныне, а построенные с их учетом обтекатели получили название «тип «Гран-при».

Поразительно, но обтекатели поначалу совершенно не применялись на дорожных мотоциклах. Но в 50-е владельцы дорожников опомнились, ведь зачастую они были... несостоявшимися автомобилистами, а это племя выше всего ценит комфорт – защиту от набегавшего ветра и дорожной грязи. Другое дело США – здесь мода на «капотаж» совершенно не прижилась. В стране уже тогда автомобильный секонд хэнд стоил дешевле мотоциклов и все пересаживались «под крышу». До «лопухов» ли?

И все же уровень оснащения некоторых капотированных машин 50-х годов впечатляет даже сейчас. Высокие ветровые стекла, мастерски объединенные в одно целое с обтекателем, эффективно защищали от воздушного потока. Возникли запираемые багажные кофры для поклажи. Под облицовки ухитрились прятать даже запасные колеса. Особым шиком считались часы танкового типа и указатель включенной передачи!

Подлинную революцию вызвала идея применять стеклопластик для изготовления облицовочных деталей. Пропитанное синтетической смолой стекловолокно обладает такой же жесткостью, как и сталь, но легче ее! Выклеивать детали из токсичного стеклопластика – процесс трудоемкий и небезопасный. Но он не требует дорогой оснастки – и черт с ним, со здоровьем! И еще одно преимущество: форма деталей ограничена лишь фантазией создателя.

И вдруг в одночасье все рухнуло! В начале 60-х вместе с падением спроса на мотороллеры повсеместно исчез интерес и к капотированным мотоциклам. Причина та же – массовая автомобилизация. А немногочисленная горстка тех, кто остался верен мотоциклу, жаждала «настоящих»,

безо всяких капотировок двухколесных машин. Практически до середины 70-х господствовала «спортивная» мода: предельно легкий и «воздушный» силуэт, минимум облицовок. Во всех этих псевдоспортивных моделях игнорировались обтекатели типа «Гран-при», хотя те стали непременной принадлежностью всех гоночных машин. Единственное на все 60-е годы исключение – английский Velocette Venom Thruxton, на него устанавливали стеклопластиковый обтекатель, и то лишь по заказу.

Вновь интерес к обтекателям вспыхнул лишь в 70-е годы, когда появились пластики нового поколения. Они, носящие труднопроизносимые названия (типа: акрилонитрил-бутадиен-стирен), обладают рядом замечательных свойств: малой массой, легко гнутся при ударах и так же легко восстанавливают свою форму, их можно окрасить еще на стадии, когда они представляют собой вязкую массу. Поначалу стали популярны закрывающие фару маленькие полуобтекатели, объединенные с небольшим ветровым стеклом. За схожесть с чашечкой бюстгалтера их прозвали «бикини».

Любителей мотодальнобоя, которых особенно много в Америке, подобная «нашлепка» не удовлетворяла. Там во множестве возникли специализированные компании, изготавливавшие багажные кофры, огромные ветрозащитные «лопухи» и прочую навеску для мототуристов. Первой мотоциклетной компанией, которая пошла навстречу этому непосредливому племени, стала немецкая BMW. В 1976 году она представила модель BMW R100RS с огромным обтекателем, созданным с учетом результатов продувок в аэродинамической трубе. По той же дорожке несколько лет спустя пошли создатели Harley-Davidson Tour Glide и Honda Gold Wing. Машины подобного типа быстро обрастали кофрами, ящичка-

ми, музыкальными центрами... К середине 80-х туристские мотоциклы окончательно приняли современные формы.

Обтекатель типа «Гран-при» занял свое место на серийных мотоциклах чуть позже. Во второй половине 70-х его устанавливали лишь на эксклюзивные дорожные мотоциклы, выпускавшиеся мизерными тиражами. В начале 80-х японские компании на своих скоростных мотоциклах применяли полуобтекатели-бикини в сочетании с нижним обтекателем-спойлером. Наконец, в 1983 году решительный шаг сделала компания Yamaha. Ее модель RD500LC стала гоночной репликой не только в техническом отношении (4-цилиндровый V-образный двухтактный двигатель высокой – 87 л.с. – форсировки), но и внешне. Классический обтекатель типа «Гран-при» с тактично вписанной большой круглой фарой доминировал в облике первого «100-процентного» спортбайка.

И на сей раз оказалось, что, стоит только начать, – сразу же найдутся желающие «углубить и продолжить». Моментально вспыхнувшая мода уже через пару лет породила несколько десятков моделей спортбайков японских и европейских фирм. Обтекатель стал едва ли не обязательной частью этих машин, и нынче в тусовках их обладатели кличут «пластмассовыми». Эта мода и спустя 15 лет не угасает, разве что ее выкорыщивши с виду стали более изощренными, а вместе с тем и приспособленными ко вкусам потребителей. Например, наряду с классическими спортбайками возникли спортивно-туристские мотоциклы: у них обтекатели лучше защищают водителя от воздушного потока, а ветровые стекла «подросли» и уже позволяют пилотам ездить не только «в позе эмбриона», но и слегка разогнувшись.

Сторонники «пластика» получили жесткую оппозицию в лице тех, кто считает: настоящий мотоцикл – тот, который железный и с минимальной облицовкой! Впрочем, оппозиционеры на своих 100-сильных «классиках» не ездят со скоростью 200 км/ч. Иначе они сразу сообразили бы: обтекатель – не роскошь, а насущная необходимость. ❏

ОДИН НА ОДИН С R1

Александр ЕЛИСЕЕВ

Поначалу я на него «запал». Особенно сильное впечатление произвел на меня двигатель – очень мощный, обладающий практически линейной характеристикой крутящего момента: тащит без срывов, провалов и подхватов. Ему ничего не стоит поднять байк на заднее колесо с «газа», без работы сцеплением, на скорости 60 км/ч. Поверьте на слово – это совсем немало. Тяга чудовищная, с непривычки может показаться даже с излишками. Из-за этой фантастической мощности во время движения, если увлекся, не всегда понятно, на какой передаче движешься. Отчего возникает секундная растерянность, и ты теряешь драгоценные мгновения, скажем, при прохождении поворотов. Когда пообвыкся, понял, что двигатель нужно держать в режиме оборотов, обеспечивающем максимальный крутящий момент, и тогда «газ» можно не «выкручивать» – все равно аппарат вывезет... В первых поездках засек по электронному спидометру: Yamaha разгоняется до 265 км/ч.

Я рассматривал возможность использовать серий-



ный R1 в качестве боевой машины для шоссейно-кольцевых гонок и потому оценивал его предельно строго. А при очень строгом анализе возникли и претензии. Коробка передач работает нечетко, с большими ходами рычага, ко всему она «громкая» – издавала посторонние механические звуки. Далее, аэродинамическая защита пилота R1 не идеальна: на скорости выше 200 км/ч из-за ветрового щитка набегающий поток воздуха немилостиво мотает голову. Поначалу показавшиеся эффективными тормоза после серии резких оттормаживаний и по мере нагревания теряли эффективность. Рычаг тормоза на руле с каждым нажатием приближался к рукоятке руля. Это явление начинало происходить при оттормаживании уже на скорости 140 км/ч. О ходовой части: высоко расположенный центр тяжести вряд ли можно отнести к достоинствам. Не удивительно, что байк «рыскает» на неровностях – у него недостаточная курсовая устойчивость. Передняя вилка и задний моноамортизатор не достаточно жесткие для мощнейшей скоростной машины, отчего в повороты R1 входит либо «по принуждению», либо валится в них,

Автор – участник чемпионата России по шоссейно-кольцевым гонкам 2001 года, наездил на Yamaha YZF-R1 более 1000 километров и провел его доработку. В материале он

рассказывает о своих впечатлениях об аппарате, доносит тонкости характера спортивного мотоцикла, причем как в серийном исполнении, так и после проведенного тюнинга.

Особенность внесенных изменений – настройка байка для жестких требований спортивных соревнований.

Следует обратить внимание читателей на то, что подобная

модернизация спортивного болида приемлема не только для R1. Аналогичные изменения рабочих характеристик можно провести и на любом другом спортбайке.



как валится на крыло подбитый самолет. Чересчур высокая посадка вызывает ощущение, будто управляешь не шоссейником, а стритфайтером.

Чтобы мотоцикл привести в порядок по полной программе, времени было маловато, – хотел успеть подготовиться к «кольцевому» чемпионату, так что работы с доводкой двигателя и ходовой пришлось форсировать.

Начал с системы выпуска. Штатный глушащий элемент снял, его заменил элементом прямоточного типа – Slip-on. Такое решение дало большое преимущество – не пришлось менять всю систему. А зачем менять, если вмешательство в выпуск не затрагивает мощностной клапан Ехир, который служит для повышения крутящего момента на низких и средних частотах вращения коленчатого вала.

С модернизированной системой выпуска пиковая мощность практически не растет, зато и не ослабевает тяговитость двигателя. Подобный компромисс уместен лишь в том случае, когда приемные трубы остаются без изменений.

Неизбежное обеднение рабочей смеси после доводки системы выпуска ликвидировал тем, что установил рекалибровочный набор Dynojet (первой стадии) и фильтр K&N. По субъективным оценкам, двигатель не стал сколько-нибудь мощнее, зато обрел более «сочную» и ровную характеристику – во всем диапазоне оборотов исчезли даже намеки на провалы.

Дабы «привести в чувство» невразумительную тормозную систему, установил 320-миллиметровые «плавающие» тормозные диски из чугуна фирмы



Spiegler. На них смонтировал 8-поршневые скобы с армированными шлангами и радиальную тормозную ручку той же фирмы с диаметром главного цилиндра – 20 мм. Эффект от этого трудно не дооценить – теперь не требуется прикладывать значительные усилия к тормозной ручке, стало легче контролировать момент блокировки колес, диски сохраняют работоспособность при многократных торможениях на скоростях свыше 200 км/ч. Тормозной рычаг больше не «льнет» к рулю, и риск того, что он «провалится», исключен. При этом все характеристики тормозной системы лучше всего проявляются на высоких скоростях и остаются стабильными в любых условиях.

Для улучшения ходовых качеств байка потребовалось заменить подвеску. Штатная передняя вилка уступила место тюнинговой White power goma с диаметром труб пера 43 мм, вилку установил в широких фрезерованных траверсах. Она обладает рядом особенностей. Все механизмы регулировки вынесены на верхний торец перьев, а значит, легко корректируются непосредственно с водительского места без применения вспомогательных инструментов. Это выгодно отличает вилку White power от Ohlins. В отличие же от стандартной, новые средства ее настройки более точные и широкие, а характеристики ходовой – стабильные. В заводском варианте диапазон регулировок заметно уже, а настройка проводится более сложно: усилия сжатия и отбоя не состоят в прямой зависимости от положения регулировочных винтов. Другая особенность тюнинг-вилки в том, что одно ее перо регулируется только на отбой, другое – только на сжатие. Да и на кручение WP заметно жестче (ее перья на 2 мм больше в диаметре, чем оригинальные).

Задний амортизатор заменил на White power Competition 2001. Его отличительная особенность – наличие двух регулировок сжатия. Одним винтом настраивается демпфирование подвески для условий высокоскоростного движения, а другим – для незначительных скоростей. Это дает возможность очень точно регулировать узел для работы в раз-

личных условиях. Как и в случае с передней вилкой, все настройки обладают широким диапазоном регулировок амортизации и четкой линейной зависимостью, чего не скажешь о «стандарте».

Чтобы облегчить управление, установил систему QuikShifter, она позволяет переключать скорости без сцепления. Для контроля за тем, какая передача «работает», установил дисплей. Огромные цифры красного цвета на нем отлично видны пилоту.

После всего сделанного стало заметно, что мотоцикл перестал «клевать носом» и «рыскать» при сильных торможениях. Изменилось поведение байка и при входе в поворот: он прекратил «падать» при одних настройках и тяжело «вваливаться» при других. Даже полностью сжатая вилка продолжает выполнять свои функции, и переднее колесо не теряет контакт с дорогой. Преимущество от замены заднего амортизатора в том, что во время затяжных скоростных поворотов ведущее колесо практически не «переставляет». А на прямых, когда развиваешь максимальную скорость, мотоцикл приобрел лучшую курсовую устойчивость. Излишней мягкости в подвеске уже нет. ❏







BIKED HYPER



**ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ МОТОЦИКЛЫ,
МИНИ-МОТОЦИКЛЫ**

Тюнинг, ремонт,
запчасти и аксессуары

Москва: (095) 744 4234, 183 3010
 Петербург: (812) 279 9653
www.hyperbike.spb.ru










МОТОЦИКЛЫ



Весь модельный ряд новых и "сэконд-хенд" мотоциклов и мопедов от ведущих мировых производителей в наличии и на заказ!

АКСЕССУАРЫ



uvex



• Аксессуары в наличии и на заказ. Широкий ассортимент мотоодежды

ЗАПЧАСТИ



• Огромный выбор запчастей в наличии и на заказ

УСЛУГИ

- Шиномонтаж и балансировка
- Лаборатория для подбора мотоциклетных красок



• Ремонт мотоциклов и мопедов любой сложности. Выезд к клиенту.

СНЕГОХОДЫ

• Снегоходы ArcticCat моделей: BearCat WT, Pantera 800

• В подарок каждому покупателю шлем для снегоходов uvex



Москва, ул. С. Эйзенштейна, 1, т/ф 181-2028, 187-6334, 181-4255, www.mrmoto.ru, e-mail: mrmoto@cityline.ru
Санкт-Петербург, ул. Дибуновская, 37, литера А, т. (812) 431-1122, 431-1118, т/ф 431-0163
Представитель в Ярославле (0852) 73-9437, 73-9439

СЕЗОННОЕ СНИЖЕНИЕ ЦЕН!!! МОТОЦИКЛЫ, СКУТЕРА, АТВ из Японии б/у

ЗАПЧАСТИ, АКСЕССУАРЫ,
ШЛЕМЫ, МОТОРЕЗИНА,
МОТОЭКПИРОВКА
в наличии и на заказ от 3-х дней

Квалифицированный ремонт
любой мототехники

Покупаем и принимаем
на комиссию любые
японские мотоциклы:
ЗИМА — ВРЕМЯ ТЮНИНГА
(тюнинг мотоциклов и скутеров)



WWW.RIA-MOTORS.COM.RU MAIL@RIA-MOTORS.COM.RU

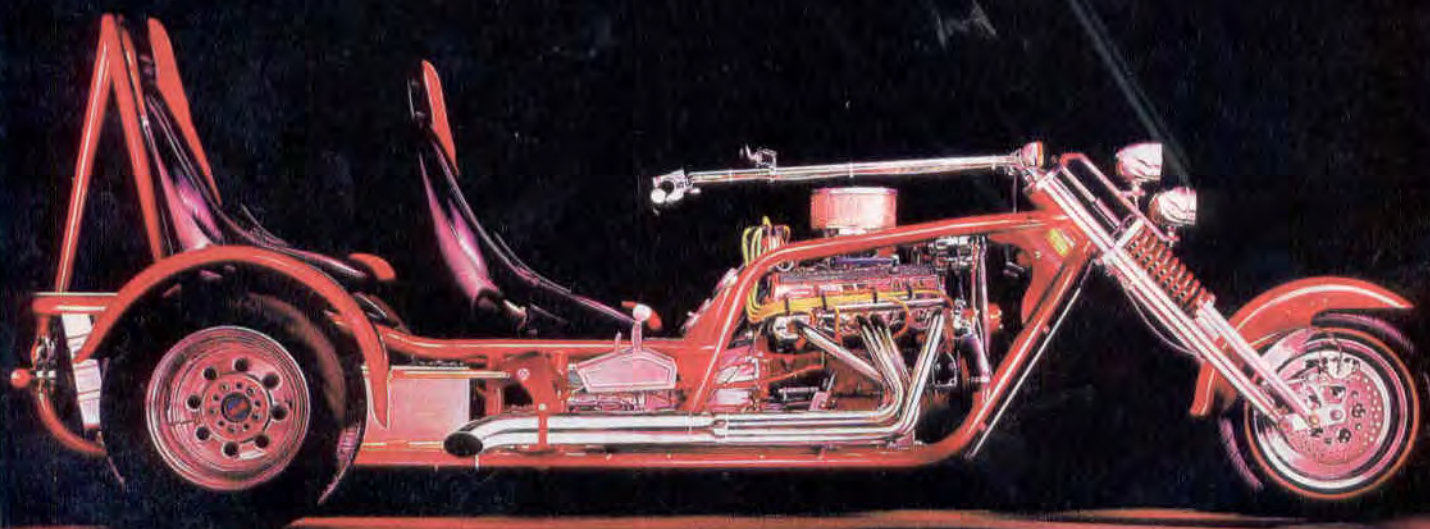
259-76-76, 798-58-03, МОСКВА, ЦЕНТР, м. 1905 ГОДА, ул. АНТОНОВА-ОВСЕНКО, 6, стр. 3



Приглашаем к сотрудничеству региональных партнеров

КЛИНИКА

ТРЕХКОПЕСНЫЕ
БЕСТИИ
ДЖОНА
ХАРИСОНА



Дмитрий ДОЛЬНИК,
фото: «Lightning Motorcycles, Inc»

Стремление гигантоманов-американцев оснащать V-образной «восьмеркой» любой самодвижущийся экипаж давно приняло почти маниакальные формы. Чаша сия не минула и трайки. Не могла — и не минула. «Клинические формы» использования V-образной «восьмерки» встречаются в американском трайкостроении уже не первый десяток лет. В 90-х болезнь распространилась до масштабов эпидемии, и сегодня в США функционирует немало специализированных компаний, строящих

гипертрахолки. И если трайки вроде «Boss Hoss» («Босс Хосс») выглядят еще более-менее пристойно, поскольку представляют собой переделанный обычный (ну, пусть, не совсем обычный) мотоцикл, то большинство других конструкций — абсолютная фантазмагория. «Ecstasy» («Экстази»), «Stryker» («Страйкер»), ITM («Ай-Ти-Эм»), «Phantom» («Фантом»), «Horizon» («Хорайзн»), «SuperTrike» («Супертрайк») — все эти фирмы объединяет откровенно наглывательское отношение к эстетической составляющей дизайна. Невольно задумываешься: может, в этом есть некий высший смысл?.. Но прочь сомне-

ния: частенько трайк с двигателем V8 скорее походит на трактор, чем на мотоцикл.

Трактор?.. В 1986 году Джон Харрисон (не путать с Ринго Старром) из Нью-Мексико задумал амбициозный проект трайка с двигателем... аж от «Ferrari». Чего мелочиться! Набросал на бумаге пару скетчей, рассчитал (это он так говорит) раму, но когда начал постройку, проект забуксовал и благополучно увяз. «Дорогой, какой-то такой феррари-меррари? — спросили у Джона аборигены на местной авторазборке. — Ты же в Америке! Бери «восьмерку» вроде «Chevrolet Small Block» («Шевроле Смолл Блок») «с горшками» на 350 кубодюймов и



Тот самый «Lightning» для доктора из Вашингтона.



В качестве опции предлагается симпатичный «плагг».



«Lightning» с двигателем «Chevrolet ZZ4» (5,7 л, 355 л.с.).

не морочь людям голову, да?» Харрисон последовал совету и построил-таки в 1988 году свой первый трайк, на котором и ощутил сполна все прелести аппарата подобного типа. «Дури» у V8, разумеется, хватает, чтобы резво перемещать в пространстве любую колесную платформу, а вот с управляемостью и устойчивостью не очень-то все склеилось. Сделав выводы, Джон сбыл с рук «первый блин» подвернувшемуся камикадзе (с позиций гуманизма поступок этот – неоднозначный) и по-

строил в 1990 году второй прототип. Он и послужил основой для серийных «Lightning» («Лайтнинг», или «молний», по-нашему).

Еще через пару лет Харрисон взял в аренду небольшую мастерскую в Санта-Фе, зарегистрировал фирму «Lightning Motorcycles, Inc» и приступил к подготовке мелкосерийного производства. В мае 1993 года небольшой коллектив новоиспеченной компании отпраздновал первую продажу: «Lightning» под номером 1 успешно

«впарили» невропатологу (помните – про клинический случай?) из Альбукерке.

И на что же запал нервный эскулап? «Lightning» представляет собой внушительную конструкцию длиной четыре и шириной два метра. Эти габариты и тот факт, что центр тяжести машины расположен на расстоянии всего 35 см от грешной земли, позволили добиться требуемой устойчивости. Машина получилась довольно приземистой: высота по водительскому сиденью – 53 см, а в высшей точке (защитная дуга за местом для единственного пассажира) – 142 см.

Самый слабый из двигателей «Chevrolet» в предлагаемой гамме – объемом 4,3 л. Он выдает 250 лошадиных сил и разгоняет трайк (сухой вес которого составляет 674 кг) до 187 км/ч. В основном же клиенты заказывали аппарат с 345-сильной «восьмеркой» ZZ3 объемом 5737 куб.см (а это уже 215 км/ч!). И даже на этом фоне выделяется «Lightning» с мотором объемом 6,3 литра. Характерно, что владельцем этого монстра мощностью 500 л. с. стал (кто бы сомневался!) еще один доктор, но уже из Вашингтона, владелец клиники радиационной медицины. Джон вспоминает, что даже не смог сдержать слезу, когда расставался с одним из своих самых любимых детищ. (Врет, небось. Просто доктора стало жалко, вот и всплакнул.) Заявленная максимальная скорость версии – 240 км/ч. Но вот можно ли достичь ее без необратимых последствий для человеческого организма?.. В любом случае, цифра впечатляет.

Коробка, понятное дело, автоматическая, трех- или четырехступенчатая. Задний мост – «фордовский», доработанный калифорнийской хотроддерской мастерской. Рычажная передняя вилка с мотоциклетным колесом. Сзади – катки серьезного размера: 305/50R15. Сиденья – автомобильные спортивные «ковши». Под пассажирским – два 30-литровых топливных бака (сами понимаете – «аппетит» двигателя требует). Такой вот получился «Ferrari» среди мотоциклов», как гласит рекламный лозунг компании. Скромность? Вэ! Видать, не дают Джону покоя слава и лавры «Ferrari»...

А недавно, что-то около пяти лет назад, фирма переехала в собственное просторное здание в Альбукерке, где на стапелях постоянно по несколько трайков. Всего продано около сорока «Lightning» по цене от 35000 долларов и выше. Отец-основатель говорит, что бояться таких аппаратов не надо – вполне, мол, дружелюбная машина. Более того, Джон утверждает, что его дочь научилась ездить на «Lightning» сразу, как только стала доставать до педалей, а было ей тогда лет одиннадцать. Та еще, видимо, была картинка. И та еще, видимо, барышня: девочка на 500-сильном трайке. Куда мир катится?.. ❖

Автор выражает благодарность Джону Харрисону за предоставленные фотоматериалы.

БЕСТСЕЛЛЕР №2

Легендарная Vespa

На улицах европейских городов вас поразит обилие скутеров. Но лишь одну машинку из этого изобилия моментально узнает каждый, даже не знаток: Vespa!

Любители статистики подсчитали: самый «растиражированный» в мире мототранспорт – японская скутеретта Honda Super Cub («Хонда Супер Каб»). Этих машинок продано более 20 миллионов. На втором месте – итальянская Vespa («Веспа»): за 55 лет производства их сделано 16 миллионов.

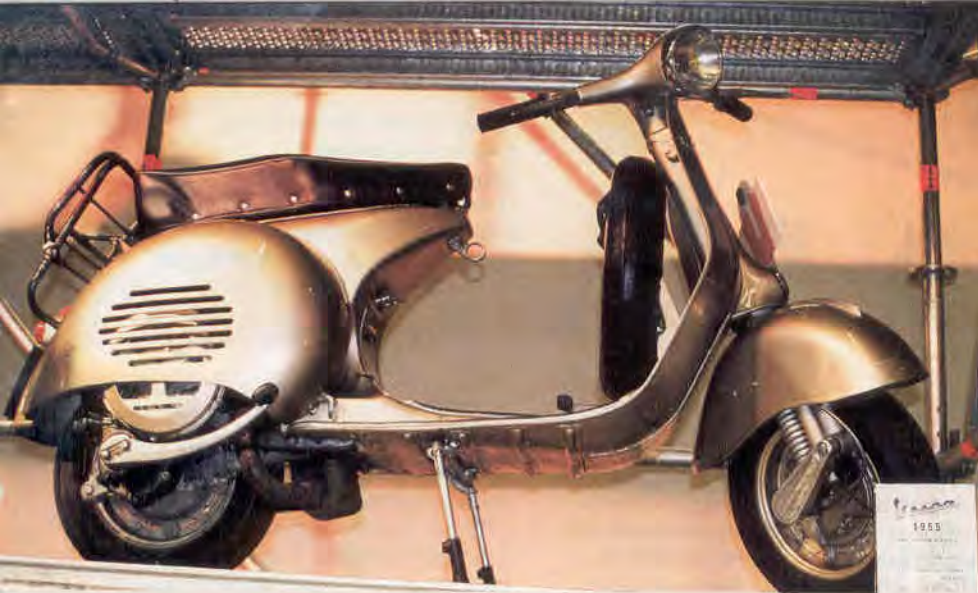
А началась ее история в скучные послевоенные годы. Энрике Пьяджио, хозяин авиационной компании Piaggio («Пьяджио»), не слыл записным пророком, но одно знал точно: за бомбардировщиками народ в очередь не выстроится. И тогда Энрике дал задание спроектировать доступное транспортное средство своему лучшему конструктору Коррадино Де Асканио, крупному специалисту по... вертолетам. Тот позднее вспоминал: «Задание я воспринял с энтузиазмом: всегда хотел попробовать свои силы на чем-либо новеньком. Но как подступиться к проекту? После нескольких бессонных ночей меня осенило: взял лист бумаги и нарисовал профиль человека,



Гадкий утенок – прототип Papergino 1945 года.

Второе седло, коляска, чемодан... Все – для путешествия.





Vespa 150GS в 1956 году показала, что мотороллер может не просто ездить, а ездить динамично. Стандартная машина разогналась до 80 км/ч, а эта – до «сотни»!



Vespa Alpha могла и нырять, и летать. На киноэкране.



А такой красавицей в 1946 году она вышла к людям.



с комфортом устроившегося в кресле. Перед ним и позади него симметрично присовокупил два колеса, над передним расположил руль, у заднего – двигатель, и прикрыл все это облицовками. Так и родилась Vespa.

Может, не все происходило так просто. По крайней мере, первый проект, прозванный Papergino («Паперино» – «гусенок»), Пьяджио забраковал: «Мои же рабочие смеялись мне в лицо, – и мы будем выпускать такого уродца?» Де Асканио вновь засел за чертежную доску. Второй проект покорила босса. Послушав стрекотание мотора, посмотрев на точеную «талию» и округлое «брюшко» машины, Энрике выдохнул: «Настоящая оса!» (по-итальянски – vespa). Так новинка получила имя. Для сотен миллионов людей по всему миру это единственное знакомое им слово из итальянского языка.

Злые языки утверждают, что Пьяджио распорядился использовать в конструкции машины весь повисший мертвым грузом задел авиационных деталей: горизонтальный 98-кубовый моторчик якобы служил «пускателем» для двигателей бомбардировщиков, а передняя вилка прежде служила самолетным шасси. Де Асканио будто бы сотворил свой шедевр лишь потому, что ни уха, ни рыла не смыслил в мотоциклах. Ну, разве правоверному мотоциклетному конструктору пришло бы в голову задвигать мотор под седло, заднее колесо насадить прямо на выходной вал коробки передач, переключение передач доверить левой ручке руля, а вместо рамы сотворить несущий монокок?.. Но прошло 55 лет, знаменитые мотоциклы той поры давно почили в бозе, а Vespa до сих пор сохраняет все эти «нелепости» и нисколько не теряет популярности.

Кто бы мог подумать, что дешевая утилитарная машинка станет культовой вещью! Уже в 1949 году был образован «Итальянский союз водителей «Веспы», объединивший 30 клубов. С тех пор всемирная привязанность к мотоблохе множилась пропорционально количеству продан-



Средствами мыслимыми и немислимыми компания насаждала стиль «Веспы» и выбрасывала в продажу брелоки, значки, открытки и прочую приятную безделицу. Замысел достигал цель.

ных аппаратов. В наши дни Vespa посвящены 700 (!) фанатских сайтов в сети Интернет.

В 1946 году, когда их производство только началось, было продано всего 2,5 тысячи скутеров. В следующем – уже свыше 10,5 тысяч, в 1950 году выпустили 100-тысячную. Изготовление миллионной Vespa в апреле 1956 года стало важнейшим для страны событием. Для ее освящения на завод Piaggio прибыл сам Папа римский! Копии аппаратов стали производить в Англии, Германии, Франции, Испании, Индии и даже... в Советском Союзе (помните «Вятку»?).

Какие только роли не приходилось исполнять этой машинке! Разве могли темпераментные итальянцы не опробовать «осу» на спортивных трассах? Не раз они с успехом выступали с Vespa даже на тяжелых трассах Международной Шестидневки ФИМ. В 1950 году специально одетый в довольно-таки уродливый обтекатель аппарат привезли на французскую трассу Монлери, где он установил 17 мировых рекордов в классе 125 куб. см. А через год куда

более изящная сигарообразная Vespa Siluro поставила новый рекорд скорости для «осьмушек»: 171 км/ч.

Но что спорт – это привычный для мототехники «вид деятельности». Приходилось Vespa заниматься и куда более экзотической работой. В 1956 году француз Жорж Моннере, прицепив к скутеру поплавков и гребное колесо, пересек на нем Ла-Манш. Во французской армии в 50-х годах Vespa взяли на вооружение – в прямом смысле слова: поставили на нее 75-миллиметровую базуку. Такая «самоходка» с успехом воевала в джунглях Индокитая. В 1967 году для съемок фильма «Дик Сمارт,

агент 2007» построили скутер, который мог превращаться... в вертолет и подводную лодку!

55 лет производства, 16 миллионов экземпляров... Как красавице удастся до сих пор покорять сердца людей? Работать надо! Конструкторы компании спроектировали более 100 новых моделей и модификаций – вот и все объяснение. **ИИ**



Самое маленькое самоходное орудие воевало в Индокитае в 50-х годах.

Сигарообразная Vespa Siluro : 1951 год, 171 км/ч.



Эта неказистая «городушка» в 1950 году установила на трассе в Монлери 17 мировых рекордов.

РиМЕТ®

2001

1990 — 2000



теперь **только** в новой упаковке

www.rimet.ru



Екатеринбург тел. (3432) 28-73-40; тел. в Москве (095) 236-13-11

любые японские мотоциклы...



ЗАКАЖИ МОТОЦИКЛ К НОВОМУ СЕЗОНУ!!!
**НИКАКОЙ!!!
ПРЕДОПЛАТЫ!!!**

НБСмотор - постоянный, прямой участник аукционов в Японии с 1997 года!

в Японии: тел.: 1081/907 820

8821 (говорящий по-русски)

Центральный офис и салон в

Новосибирске:

тел./факс: 3832/902-192. Отдел

продаж: тел. 902-148, 593-453.

e-mail: nbsmotor@center-f1.ru

салон в Москве: 91 км МКАД

тел.: 095/960-35-63, 737-55-81

e-mail: nbsmotor@cha1.ru

салон в Санкт-Петербурге:

тел.: 812/380-00-85

www.nbsmotor.spb.ru

агенты НБСмотор:

Омск: тел.: 3812/503-611

Тольятти: 8482/34-1210 аб. 9360

Екатеринбург: т.: 3432/62-67-68

Томск: «МЕГАМОТОРС»

тел./факс: 3822/234-511

МОТОСАЛОН
www.nbsmotor.ru

техническая поддержка
и гипертюнинг мотоциклов-
СУПЕРВИКЕ

• тюнинг любой сложности
• запчасти и аксессуары
• эксклюзивная окраска
• раскраска шлемов
• подготовка
к соревнованиям



Москва, 095/744-4234
С.-Петербург 812/279-9653



ЗАПЧАСТИ И АКСЕССУАРЫ

для
снегоходов, мотовездеходов
мотоциклов и гидроциклов
МОТО одежда на заказ

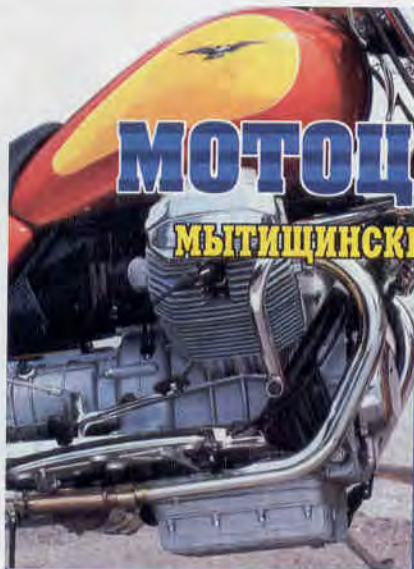


HEIN GERICKE LOUIS TUCKER ROCKY FECHTER DRIVE DIFI MICHELIN DUNLOP
PIRELLI METZELER YOSHIMURA SHARK REMUS COBRA AKRAPOVIC
DYNOJET K&N BMC ARAI SHOEI METISSE LSL PVM AP-RACING
GSG MOKO ALPHA TECHNIK WISECO NGK FERODO CASTROL MOTUL
DID RK UFO ACERBIS SCOTT RENTHAL LUCAS BREMBO RACE TECH

"АвтоУниверсал"
Москва Проспект Мира 36

www.autouniversal.com
moto@autouniversal.com

телефон:
280-12-87
280-71-12
280-33-61



← 91 км
МКАД

МОТОЦИКЛЫ

МЫТИЩИНСКИЙ АВТОРЫНОК

- ← импортного и отечественного производства
- ← новые и поддержанные
- ← всех марок и моделей
- ← а также:
мопеды, скутера,
мотовездеходы,
гидроциклы,
снегоходы.

Принимаем на продажу
подержанные мотоциклы
и любую мототехнику.

Т. 960-5560, 185-1630

www.autorynok.ru РАБОТАЕМ ЕЖЕДНЕВНО

Товар сертифицирован
Лицензия № 02/160-02/162 (222)

ПОД ЗНАКОМ ZORRO

Спортбайки Kawasaki серии ZZ-R

Александр ВОРОНЦОВ, фото KAWASAKI

И не сворачивай!

Все это напоминает захватывающую гонку с собственной тенью в ярчайшем сиянии звезды под названием Совершенство... Бурное развитие класса «спортбайк» в 80-е годы привело к тому, что ведущие компании обновляли свои флагманы этой категории чуть ли не каждые два года – невообразимо быстро (сравните, по скольку десятилетий живут отечественные модели мотоциклов). Kawasaki в 1983 году представила 115-сильную модель GPZ900R, она фактически и положила начало новому витку гонки

мощностей. Уже в 1985 году родился первенец второго поколения – 125-сильный GPZ1000RX. И снова всего через два года ему на смену пришел 137-сильный ZX-10. А осенью 89-го концерн еще выше задрал планку: на сцену вышел 140-сильный Kawasaki ZZ-R1100.

Тогда он стал самым мощным и быстроходным серийным дорожным мотоциклом в мире (280 км/ч, 100 км/ч с места за 3,6 с). Лишь в 1996 году отобрал у него лавры первенства Honda Super Blackbird. Но целых семь лет ZZ-R не знал соперников – представляете, на-

сколько он опередил время!

Спортбайк по определению – машина почти гоночная. Однако в японском квартете мотопроизводителей-гигантов Kawasaki выделяется явным нежеланием играть по правилам трех других. Даже в шоссейно-кольцевых гонках концерн участвует как бы по необходимости – потому, что в символическом «Клубе грандов» так принято. Вот и ZZ-R1100 как бы для «кольца», он вышел потрясающе быстроходным, но... только на прямых. На извилистых трассах его подводят слишком мягкая подвеска и растянутая база. Зато он исключительно комфортабелен

в долгих поездках. И уже после первой серьезной модернизации мотоцикл перебрался из «спортивной» в «спортивно-туристскую» категорию. Нынче же ему на смену пришел откровенный «турист» – ZZ-R1200.

Одновременно с большим ZZ-R1100 на рынок вышел ZZ-R600. У этой машины меньше не только рабочий объем и ниже мощность мотора, но и база короче, полегче сухая масса. Для рынка Японии она выпускается в 400-кубовом варианте – ZZ-R400. Как вы знаете, местное законодательство не благосклонно к машинам с большим объемом двигателя.



Родословная: Kawasaki ZZ-R

1990 год (напомним, что мы имеем в виду модельный год): выход на рынок мотоциклов ZZ-R600 серии D (объем двигателя – 599 куб. см, ширины – 64x46,4 мм, мощность – 98 л. с. при 11500 об/мин, база – 1440 мм; сухая масса – 195 кг), а также ZZ-R1100 серии С (1052 куб. см, 76x58 мм; 140 л. с. при 9000 об/мин; база мотоцикла 1480 мм, сухая масса 228 кг). Рядные 4-цилиндровые двигатели установлены в диагональные рамы. Большие обтекатели эффективно защищают седоков. На 1100-кубовой машине использована система динамического наддува (Ram Air) с одним воздухозаборником. На рынке США эти мотоциклы продавали под индексами соответственно ZX-6 и ZX-11.

1991 год: на рынок Японии вышла модификация ZZ-R400, отличающаяся от модели ZZ-R600 лишь двигателем (398 куб. см, 57,5x38,5 мм, 58 л. с. при 12000 об/мин). В ZZ-R1100 появился руль новой конструкции.

1993 год: самая серьезная модернизация за всю историю семейства: ZZ-R600 серии E и ZZ-R1100 серии D. Внешне мотоциклы легко отличить от прежних серий по расположенным под фарой воздухозаборникам системы двойного динамического наддува (Twin Ram Air). Мощность моторов возросла: для 600-кубовой модели до 104 л. с. при 12000 об/мин, для 1100-кубовой – до 147 л. с. при 10500 об/мин. Стрелочный указатель уровня топлива пришел на смену контрольной лампе. 1100-кубовая машина получила также новую раму – она легче и жестче. Новый радиатор увеличен по площади на 32%. Обтекатель – с багажными отсеками для мелочевки. Передние тормозные диски – большего (с 310 до 320 мм) диаметра. Изменилась и геометрия мотоцикла: база выросла с 1480 до 1495 мм, а угол наклона рулевой колонки – с 26 до 26,5 градуса. Сухая масса также возросла – с 228 до 233 кг. Таким образом и совершилось превращение спортбайка в спортивно-туристскую машину.

1995 год: в комплектацию приборного щитка ZZ-R1100 вошли цифровые часы. Менее заметные изменения: в задней звездочке главной передачи число зубьев – на единицу меньше, изменены настройки карбюраторов и системы зажигания, установлен более эффективный глушитель. В другом мотоцикле – ZZ-R600 переднюю вилку оснастили регулировкой предварительного поджатия пружин.

1998 год: внедрена система K-TRIC (Kawasaki Throttle Responsive Ignition Control). Карбюраторы получили дат-



1990

Потрясающе быстроходный Kawasaki ZZ-R1100. Мотоциклы серии С легко узнать по единственному воздухозаборнику под фарой.



1991

Выпущенная для японского рынка Kawasaki ZZ-R400 внешне аналогична экспортной 600-кубовой модели.



1993

В Kawasaki ZZ-R1100 серии D большой вырез в обтекателе, если смотреть «в фас», увидите двойной воздухозаборник.

чики положения дроссельных заслонок, и угол опережения зажигания стал зависеть не только от оборотов двигателя, но и от воли водителя, вращающего ручку «газа».

1999 год: изменение не кардинальное, но заметное – рамы модели ZZ-R1100 стали красить в черный цвет.

2002 год: модель ZZ-R1200 пришла на смену 1100-кубовой машине (рассказ о новинке читайте в этом же номере на стр. 8).

Pro & Contra спорттулера

Недостатки часто бывают продолжением достоинств. То же можно ска-

зать и о многих мотоциклах.

Kawasaki ZZ-R – машина совершенно иного склада, нежели столь похожие на нее внешне, а также мощью моторов Yamaha YZF-R и Suzuki GSX-R. Поклонники «чистого адреналина» будут даже разочарованы: большая «Кава» в поворот заныривает неохотно, подвески слишком мягкие, а большой обтекатель не позволяет сильно наклонять мотоцикл в виражах. Зато те же самые мягкие подвески и устойчивость машины на шоссе высоко оценят мотопутешественники. А уж эффективно защищающий от ветра обтекатель, удобная ненапряженная посадка

1995

В Kawasaki
ZZ-R600
появилась
регулируемая
передняя
вилка.



4-цилиндровые моторы Kawasaki всегда славились надежностью. Пробег 300 000 км без сколь-нибудь серьезного ремонта для них не предел.

1999

Kawasaki
ZZ-R1100
с рамой,
окрашенной
уже
в черный
цвет.



и гигантский 24-литровый бензобак их приведут в полный восторг!

4-цилиндровые моторы Kawasaki всегда славились надежностью. Пробег 300 000 км без сколь-нибудь серьезного ремонта для них не предел. Об их запасе прочности говорит и тот факт, что любители дрег-рейсинга с помощью турбонаддува без проблем «заряжают» в 1100-кубовые двигатели 300 л. с. Правда, случались обрывы шатунов, но лишь на мотоциклах самых первых серий. От проблемы избавились давно и раз и навсегда.

Слабые места в ходовой части – подшипники рулевой колонки (которых хватает лишь на два-три сезона) и уплотнения передней вилки. На старых машинах могут заедать тормозные поршни – из-за коррозии скоб.

Моторы Kawasaki «крутильные», то есть любят высокие обороты. Что вызывает дефицит крутящего момента

на малых и средних. И если для 1100-кубового двигателя эта проблема не актуальна просто в силу колоссального рабочего объема, то 600-кубовый и уж тем более 400-кубовый вариант не лучшим образом сочетаются с довольно большим и тяжелым шасси (как выразился коллега, «на четырехсотке, чтобы стартовать, надо отталкиваться ногами»). У большого мотора свои недостатки: прорва «лошадок» требуют обильного «корма», причем «жрут» они не только бензин. Не менее интенсивно машина «потребляет» цепи и звездочки главной передачи, тормозные колодки и шины. Кстати, зарубежные эксперты рекомендуют шины Bridgestone BT56/57 – если вы наезжаете за сезон больше расстояния (задняя шина выдержит и 10 000 км), или Dunlop D207 – у них лучше сцепление с дорогой (но тогда заднюю шину придется менять уже через 4 000 км). ❧

«ЗЕЛЕНЬ» НА СНЕГУ

Эпоха чадающих 2-тактников уходит. Американский производитель снегоходов Arctic Cat первым в мире начал выпускать 4-тактные сноубобили. Уже продаются (и в наших салонах тоже!) две модели – «турист» 4-Stroke Touring и 4-Stroke Trail универсального класса. «Сердце» этих машин – автомобильный 4-тактный силовой агрегат жидкостного охлаждения с TECN 4 tm с тремя цилиндрами объемом 660 «кубиков». Система впрыска топлива CDI и выпускная система с катализатором поднимают сноубобили в ранг самых экологически чистых. Производители утверждают, что на средней скорости (40 км/ч) движения двигатель работает так тихо, что пилот может наслаждаться пением птичек в зимнем лесу. Заявленная мощность мотора – 45 л. с. при 3500 об/мин. Модели отличаются богатым бортовым оснащением, начиная с подогрева рукояток, рычага «газа», подножек и заканчивая зеркалами заднего вида, багажными кофрами и информативной приборной панелью. Сейчас этими машинами переоснащают техпарк национальных лесных и горных заповедников США и Канады.

ХОЧЕШЬ ПОЛУЧИТЬ БОЛЬШЕ – ДАЙ БОЛЬШЕ

Из кожи вон лезет Yamaha, чтобы выбиться в лидеры влияния на рынках сбыта. Однако ни активная реклама, ни новые модели, ни интервенция продукции в азиатские страны не в состоянии вырвать компанию из очередного, второго за три последние года, кризиса. Чистая прибыль японского холдинга во втором полугодии 2001 года снизилась на 34,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Руководство Yamaha связывает столь резкое падение доходов со снижением объемов продаж ATV и водных мотоциклов. И это при том, что суммарный объем продаж продукции вырос на 5,2% и составил \$4,15 млрд.

Аналитики считают, что аппетиты компании не подкреплены производственными возможностями. И приводят примеры: изготовителю удастся покрыть только 55% заявок от дилеров в различных странах. Этот вывод могут подтвердить и российские дистрибьюторы: из 120 новых моделей в 2001 году к ним с завода Yamaha поступила лишь половина.

**ФАРИС АЛЬБАЙДИ,
директор мотосалона
«Харли»**

– На свете существуют люди, способные одновременно вести много дел и везде успевать... Я, увы, таким качеством похвастаться не могу, всегда «болел» чем-то одним, а все, чем увлекался до сих пор, умирало раз и навсегда. Когда был археологом,



полностью посвятил себя старине, позже так же самозабвенно окунулся в станкостроительный бизнес, потом неожиданно увлекся автомобильным кольцевым спортом. Это старые и пыльные тома моей жизни... Но как раз во времена моих безумств на треках Формулы 3 в Москве начал зарождаться бизнес с мотоциклами Harley. И пригласил я на своей груди змею. Честно сказать, поначалу относился к Н.-Д. отвлеченно – как к товару, пусть красивому и дорогому, на котором можно делать деньги. Но чтобы ему поклоняться и обожать как некоторые, – увольте!.. Таким, каким я тогда был, обычно говорят: ты, батенька, не мотоциклист. Правильно, я им и не был, хотя немало километров накрутил на «Урале». А «змея на груди» тем временем все ошутимее дала о себе знать. Спорткар уже обростал пылью в гараже, а я, как мальчишка, проводил дни и ночи в седле. Поначалу перегонял мотоциклы клиентам, потом уже ездил в свое удовольствие. «Харли» покорило мое сердце. Этого не могли сделать ни байки Yamaha, ни Kawa-saki, ни даже Indian, с которыми не раз сравнивал Н.-Д. Здесь дело даже не в технических характеристиках «харлеев», а в

их особой, что ли, ауре. Об этом немало написано и сказано, так что не буду сейчас давать лишний повод говорить, что все это рекламные трюки. Так или иначе, я нынче поглощен новым любимым делом.

Многие считают Harley стильным мотоциклом для тусовок. А я на нем люблю путешествовать. У меня Duca Super Glide Sport – аппарат для города и вне его. В нем немного тюнинга, немного апгрейда «под себя»... За сезон накачиваю солидный километраж – часто ездю в страны Европы. В Москве на двух колесах передвигаюсь не много, только тогда, когда «доставают» «пробки». Чаще – на автомобиле... Вот что по этому поводу не могу не сказать. Меня поражают дикие законы, царящие среди автомобилистов – хам хамом погоняет. У мотоциклистов же, как известно, существует неписанный закон обоюдного уважения. Но вот что странно, ведь большинство из нас – и автомобилисты. Почему ж мы теряем свое достоинство, когда садимся за руль авто? Давайте оставаться на дороге верными самим себе – будь то за рулем байка или автомобиля... Но это попутная мысль. Главная – о другом: жду теплую весну и твердый асфальт... ❧

**АНДРЕЙ ПАВЛОВИЧ,
руководитель мотонаправления
Yamaha компании
«Панавто»**

– Мотоспорт овладел мною не так давно, но – целиком и полностью. Бурные тусовки и толкотня на Смотровой теперь кажутся детскими заба-



вами по сравнению с тем, что можно получить для души от езды на мотоцикле – крутой езды, потому как дефиле по городу – никчемное да и небезопасное занятие и трата свободного времени. А его так мало. На гоночном треке все иначе: байк уносит в иное измерение, разжимает время... Уже второй сезон, как я полностью посвятил себя «кольцу». Гоняю на Yamaha YZF R6 – его я «зарядил» по полной: двигатель, тормоза, подвески... Считаю свой аппарат эталоном мотоцикла и пока не собираюсь менять. Мое естество словно раздвоилось – одна половинка исправно пребывает в бизнесе, другая нарезает круги на треке. Да, были неудачи – падал, даже перенес операцию на плече. Но снова пришли радости полета над трассой, изнурительные тренировки, маленькие победы над собой и соперниками... Все это по-настоящему!

Мой кумир – Макс Бьяджи, он вдохновляет меня, как ни тяжело грызть и грызть гранит науки пилотирования спортбайка. Сейчас не вижу себя без мотоспорта. Он, наконец, –

средство стряхнуть с себя обузы, маски, психологическую усталость, вернуться к состоянию соответствия с собственным «я». А что может быть приятнее, чем в изменении, с приятной болью в мышцах вползти домой?.. Даже сейчас, зимой, когда все носятся на снегоходах, я не изменяю своей «эрже» – продолжаю тренировки. Если удастся, путешествую на двух колесах по теплым странам... Моя «направленность» сказалась на судьбе компании. Мы могли бы, как все, просто продавать мототехнику. Ан нет, участвуем в кольцевом чемпионате России и стран Балтии, чемпионате мира супербайков. Конечно, «сам себя не похвалишь»... Но именно благодаря «Панавто» Россия вошла в число участников мирового «кольца».

А в голове засели новые идеи... С ними, как известно, надо переспать. Зима как раз сродни этому сну. Поэтому с нетерпением жду начала сезона – чтобы попробовать реализовать задумки, как в бизнесе, так и в кольцевом спорте. Я себя знаю – должно получиться: «Уж если я чего хочу, то выпью обязательно». ❧

КОМПАНИЯ «АОЯМА МОТОРС»

Официальный дилер Honda Motor Co., Ltd с октября 1992 года. Она представляет все направления Honda, в том числе мотоциклы, технику, автомобили и силовую продукцию. В Москве у компании три сало-

на продаж, сервисная станция, склад готовой продукции и запасных частей, в регионах России у «Аояма моторс» восемь партнеров. Организованная ею спортивная команда, которую она и финан-

сирует, постоянный участник чемпионатов России по шоссейно-кольцевым мотогонкам.

Компания Honda – мировой лидер по производству мотоциклов, сегодня выпускает 36 моделей

техники. В России через дилерскую сеть Honda продает большинство из них. Все отмечают высочайший уровень качества, экологичность, безопасность и надежность ее продукции.

HONDA

СИНОНИМ НАДЕЖНОСТИ И ПРЕСТИЖА



VTR1000 SP-1

Это настоящий гоночный мотоцикл, дебютировал в сентябре 1999 года. От своего предшественника VTR1000F он сохранил общую компоновку. Его двухцилиндровый V-образный двигатель был полностью изменен и переработан. В результате максимальная мощность выросла с 110 до 136 л.с. Полностью перестроенная рама серьезно улучшила управляемость, а цифровая приборная панель (вместо аналоговой) стала более информативной.

Техническая характеристика

Модель Honda VTR1000 SP-1 (цена \$13500).

Общие данные: габаритные размеры – 2023x679x1118 мм, база – 1409 мм, высота по седлу – 813 мм. Объем бензобака – 18 л. Сухая масса – 200 кг.

Двигатель: тип – 2-цилиндровый, V-образный; 4-тактный; газораспределение – DOHC, 4 клапана на цилиндр, диаметр цилиндра x ход поршня – 100x63,6 мм, рабочий объем – 999 см³; степень сжатия – 10,8; система питания – карбюратор с диаметром диффузора – 2x48 мм; максимальная мощность – 136 л.с. при 9500 об/мин; максимальный крутящий момент – 105,5 Н·м при 8000 об/мин.



HONDA VTX

Новый круизер Honda VTX – несомненный лидер в своем классе. Его V-твин объемом 1800 см³ ставит эту модель в ряд самых больших и мощных круизеров когда-либо производившихся серийно. Крутящий момент двигателя, оснащенного системой электронного впрыска, поражает воображение. Этот дорожный мотоцикл создан для того, чтобы покорять тысячи километров асфальтовых дорог. Всем своим внешним видом он олицетворяет высочайшее качество и надежность.

Техническая характеристика

Модель: Honda VTX1800

(цена \$15490). **Общие данные:** габаритные размеры – 2456x932x1125 мм, база – 1715 мм, высота по седлу – 693 мм. Объем бензобака – 16 л. Сухая масса – 320 кг. **Двигатель:** тип – 2-цилиндровый, V-образный 4-тактный; газораспределение – DOHC, диаметр цилиндра x ход поршня – 101x112 мм, рабочий объем – 1795 см³, степень сжатия – 9,0; система питания – впрыск топлива PGMFI; максимальная мощность – 107 л.с. при 5000 об/мин; максимальный крутящий момент – 160,7 Н·м при 3000 об/мин.



CB600 Hornet F

Байк – гроза городских улиц. Легкий и маневренный, этот неоклассик завоевывает сердца ценителей, которым нравится мускулистый облик «дорожного перехватчика». Его визитная карточка – агрессивное сочетание спортивной мощи и тонкой реакции на действия мотоциклиста. Удел байка не ограничивается улицами городов, ему по плечу и скоростные трассы. Hornet – золотая середина между мощностью и весом, это делает его очень популярным в своем классе.

Техническая характеристика

Модель: Honda CB600 Hornet F

(цена \$8890). **Общие данные:** габаритные размеры – 2055x745x1070 мм, база – 1420 мм, высота по седлу – 790 мм. Объем бензобака – 16 л. Сухая масса – 176 кг. **Двигатель:** тип – 4-цилиндровый, 4-тактный, рядный, жидкостного охлаждения, газораспределение – DOHC, 4 клапана на цилиндр, диаметр цилиндра x ход поршня – 65x45,2 мм, рабочий объем – 599 см³; степень сжатия – 12,0; система питания – 4 карбюратора с диаметром диффузора 34 мм; максимальная мощность – 95 л.с. при 12000 об/мин; максимальный крутящий момент – 62,1 Н·м при 9500 об/мин.



CBR1100XX

Super Blackbird – воплощение самых прогрессивных решений концерна Honda. Его обтекаемые обводы недвусмысленно заявляют о возможностях, скрытых под строгим пластиком. Диагональная рама из алюминиевого сплава, рядная «четверка» мощностью 164 л.с., комбинированная тормозная система. Эти показатели говорят, что перед нами дорожная ракета. Super Blackbird отличается высоким уровнем комфорта, к которому так стремятся создатели всех мотоциклов класса спорт-туризм.

Техническая характеристика

Модель: Honda CBR 1100XX Super Blackbird (цена \$13490). **Общие данные:** габаритные размеры – 2160x720x1190 мм, база – 1490 мм, высота по седлу – 810 мм. Объем бензобака – 23 л. Сухая масса – 223 кг. **Двигатель:** тип – 4-цилиндровый, рядный, 4-тактный; газораспределение – DOHC, 4 клапана на цилиндр, диаметр цилиндра x ход поршня – 79x58 мм, рабочий объем – 1137 см³; степень сжатия – 11; система питания – впрыск топлива PGM-FI; максимальная мощность – 164 л.с. при 9500 об/мин; максимальный крутящий момент – 122,2 Н-м при 7250 об/мин.

HONDA CBR900RR Fireblade

Fireblade создан по принципу максимального снижения веса всей конструкции при увеличении надежности и улучшении ходовых характеристик. Он предлагает потрясающую комбинацию «злого» мотора и чуткого управления при небольших габаритных размерах и весьма скромного для «девятисотки» веса. Благодаря этому модель имеет огромное количество поклонников во всем мире.

Техническая характеристика

Модель: Honda CBR900RR Fireblade (цена \$13890). **Общие данные:** габаритные размеры – 2065x680x1125 мм, база – 1400 мм, высота по седлу – 820 мм. Объем бензобака – 18 л. Сухой вес – 170 кг. **Двигатель:** тип – 4-цилиндровый, 4-тактный, рядный; газораспределение – DOHC, 4 клапана на цилиндр, диаметр цилиндра x ход поршня – 74x54 мм, рабочий объем – 929 см³; степень сжатия – 11,3; система питания – электронный впрыск топлива PGM-FI; максимальная мощность – 152 л.с. при 11000 об/мин, максимальный крутящий момент – 98,6 Н-м при 9000 об/мин.



TRX500

Для покорителей бездорожья предлагается новейший 4-колесный мотовездеход.

Этот «проходимец» впитал в себя все лучшие разработки инженеров компании Honda в области создания ATV. Он оснащен мощным и надежным двигателем жидкостного охлаждения и уникальной автоматической коробкой передач HondamaticT, которая самостоятельно выбирает режим движения и при этом позволяет корректировать ее работу с помощью кнопок на руле.

Техническая характеристика

Модель: Honda TRX500 (цена \$10490). **Общие данные:** габаритные размеры – 2073x1184x1194 мм, база – 1293 мм, высота по седлу – 861 мм. Объем бензобака – 16 л. Сухой вес – 271 кг. **Двигатель:** тип – одноцилиндровый, 4-тактный, жидкостного охлаждения; газораспределение – OHV, диаметр цилиндра x ход поршня – 92x75 мм, рабочий объем – 499 см³; степень сжатия – 9,2; система питания – 1 карбюратор; максимальная мощность – 28 л.с. при 5000 об/мин; максимальный крутящий момент – 37,4 Н-м при 5000 об/мин.

Материалы предоставлены компанией «Аояма Моторс».

НА «ЗАРЯДКУ» СТАНОВИСЬ!

Дмитрий КОМОВ,
фото из архива редакции

Оседлав подержанную «табуретку», вскоре обнаруживаешь, что в ней жизнь еле теплится – «посажена» поршневая, буксует вариатор, закоксован глушитель, а еще «косяки» в тормозах, подвеске... Вы в отчаянии? Что ж, самое время объяснить, как правильно распорядиться этим металлоломом.

Тп-р-р! Вот только не надо ретиво бросаться к телефону и обзванивать мотосалоны с вопросом: «А есть ли у вас оригинальный ремкомплект двигателя «япончика» лохматых годов выпуска?» Ответ, как правило, услышите отрицательный. А если и положительный, то оглашенная цена на том конце провода вас поставит в тупик. «Скока, скока?! – возмутитесь вы, – да я же свой «полтинник» целиком за меньшие деньги купил!» Возможно, введливому скутеристу предложат «вариант для бедных» – дескать, есть недорогие китайские запчасти. Но стоит ли в очередной раз напоминать, почему сыр в мышеловке? И потом, попользовавшись «вторым сортом», вы все равно вернетесь к «правильным» частям. Так что смиритесь с неизбежным: самый грамотный путь реанимации подержанного скутера – провести поэтапную замену всех жизненно важных узлов на более совершенные и мощные. Считайте, что приобретаете нормальный аппарат в кредит, причем беспроцентный.

«Итальянцы» Polini и Malossi покоряют колоссальным ассортиментом. Они выпускают ремкомплекты и тюнинг-наборы не только для европейских и японских скутмарок, но и для спортивных мини-байков. Эти компании активно используют свой опыт, нарабатанный в гонках, и их изделия наиболее добротны, к тому же только они производят детали и узлы для тех-



ники, выпущенной сугубо для японского рынка. А такие составляют 95% российского скутпарка секонд хэнда.

С чего начнем? Конечно, с поршневой, — она у «поношенного» «полтинника», как правило, в плачевном состоянии. Набор (поршень+кольца+цилиндр) обойдется в \$120–260.

Столь большой разброс цен объясняется тем, что предлагаются детали различной степени сложности — в зависимости от выбранного варианта форсировки: с пяти- и шестиканальной продувкой, для повседневной эксплуатации, кроссовых или шоссейных гонок... Рабочий объем также на выбор: 50, 68, 75 см³. Что же касается эффекта их использования,



\$ 120–260

Тюнинговый набор для поршневой

то он может доводить рост мощности мотора до 20 (!) л.с. Но не спешите брать «по полной» — для японских скутеров 80–90-х годов выпуска оптимум — 7–8,5 «лошадок», 68 «кубиков». Во всяком случае, с такой упряжкой стандартная ходовая все выдержит — не надорвется. Чтобы больше к «горшку» не возвращаться: установите новую головку цилиндра (\$25) и усиленный коленвал (\$180). Но это только в случае, если проводите тотальный тюнинг.

О других узлах: при умеренной «зарядке» можно ограничиться установкой стандартного 14-мм карбюратора. Если чувствуете, что процесс вас затягивает, то не обойтись без замены системы впуска. Значит, помимо нового лепесткового карбонового клапана (\$10–15), понадобится карбюратор с увеличенным диффузором (\$180–200).



\$25–45

Барабанные тормоза

Часто вместо этого проводят переборку «родного» карбюратора (ремкомплект для него обойдется в \$80–120), еще чаще — меняют воздушный фильтр (\$20–30). И только потом оптимизируют систему впуска-выпуска настроенным глушителем.

«Саксофоны» делятся на две группы: дорожные и



\$ 7–10

Пружинывариатора

спортивные. У спортивных специфическая форма — с отдельным резонатором. Polini рекомендует дорожные варианты лишь для малофорсированных «полтинников». Malossi же, напротив, советует использовать спорт-систему только для суперзаряженных 70-кубовых двигателей. Что бы вы ни предпочли, придется потратить \$95–240, но вы не пожалеете израсходованных денег: аппарат начнет разгоняться до 100 км/ч. Не забудьте заменить стандартный блок управления зажиганием CDI. Новый «бейн» (\$50–80) выставит угол опережения зажигания в зависимости от оборотов двигателя. С ним пропадет всякая медлительность и вялость на «верхах».

Тем, кто ставил цель лишь оживить мотороллер, дальше читать не обязательно, ибо дальнейший форсаж предназначен для настоя-



\$95–240

«Саксофоны» — глушители

щих буйных малых. Они-то знают, что, проделав лишь то, о чем говорилось выше, двигатель тянет в довольно узком диапазоне оборотов. Как его расширить? Нужно подобрать новую трансмиссию. Значит, — меняем пружину вариатора (\$7–10) и грузики (\$10–20). Их вес определите сами, скажем только, что для не сверхин-



\$ 20–25

Ремень

тенсивной эксплуатации рекомендуются детали среднего веса. Поскольку нагрузки на ремень вариатора возросли, следует установить новый, армированный кевларом (\$20–25). Конечно, можно целиком заменить вариатор на гоночный — усиленный и облегченный, но это повлечет затраты на один-два порядка больше. Разумнее ограничиться заменой зубчатой пары и крыльчатки (\$20), тем самым предупредите перегрев трансмиссии.

Если же вам и этого мало,



\$ 180–190

Набор для вариатора с грузиками

\$10–15

Лепестковый карбоновый клапан

то «подлечите» тормозные системы (колодки передние — \$20, задние — \$25).

Во что может обойтись «форсаж»? Поможем с вычислениями — речь поведем о наиболее распространенных у нас подержанных скутерах. Для Honda Dio поршневая для варианта с рабочим объемом 75 см³ и мощностью 8,5 л.с. обойдется в \$135, для Yamaha Jog — \$130 (68 см³ и мощностью 8,5 л.с.), тогда как глушитель и коленвал — по \$175 за каждый. Для Suzuki Sephia цены те же, глушитель дешевле — \$95. Тюнинг-наборы для популярных у нас Italjet и Piaggio стоят заметно дороже, чем для «японцев». Так замена головки цилиндров Italjet Dragster на 70-кубовую мощностью 8,5 л.с. обойдется в \$180. Глушители для него еще дороже — \$225. Тюнинг Piaggio Zip в том же объеме потребует \$125 и \$175, соответственно. Заметим, что многие детали японских моторов подходят к мотороллерам европейских производителей. Скажем, киты Malaguti, Derbi, Italjet идентичны Yamaha. Для Honda они не подойдут. ❏

Благодарим компанию «Мистер МОТО» за консультационную поддержку.

\$ 20

Крыльчатка

ВЫБИРАЕМ КЛАССИКУ

Рынок дорожных мотоциклов

Рубрику ведет
Михаил ЛАПШИН

Стандартные дорожные мотоциклы или, как еще их называют, классические близки российскому потребителю – сказывается, видимо, то обстоятельство, что до недавнего времени в стране (дольше, чем в других) господствовал именно этот класс. Отсюда

Нынче доля продаж дорожной техники составляет более 15% от общего объема той, что реализуется в торговле. За последние два года «классики» подорожали в среднем на \$400–700. Заметно поднялись цены у Yamaha, Suzuki и Sagiva. Мотоциклы Kawasaki, Honda и BMW избежали такого скачка. Промежуточное положение ме-

середины 90-х и более древние. Невысокая цена – сигнал того, что в «бэ-у» множество изношенных деталей, и их придется менять на новые. Так что гоняться за «дешевизной» не значит экономить.

За \$1000–3500

можно купить главным образом подержанную импортную технику. Это япон-

Impulse (\$2000–2500), Kawasaki ZL400 Xanthus (\$2500–3500), ZR400 Zephyr (\$2000–2700), ZRX400, Yamaha XJ400 (\$1800–2300) и FZS400 (\$3200–3500). Пробег у таких мотоциклов, как правило, невелик, состояние – «сел и поехал».

Если все вышеперечисленное вам «тесновато», существует обойма неокласси-



KAWASAKI Xanthus



KAWASAKI Eliminator



KAWASAKI Zephyr 1100



YAMAHA Fazer 1000



YAMAHA Fazer 600



YAMAHA XJR1300



YAMAHA TDM850



SUZUKI GSF1200

их столь широкий выбор в салонах – покупателю остается сделать правильный выбор.

Выбирать, действительно, есть из чего. Внешне они выдержаны в общих канонах стиля, однако их внутреннее наполнение чрезвычайно разнообразно: от мотоциклов с малым рабочим объемом цилиндров до больших и мощных аппаратов, созданных соответственно последним веяниям технической моды. В обзор включены и специфические машины – неоклассики, стилизованные «под старину», а также дрегстеры, стритфайтеры и байки, выполненные в стиле new sports (новый спортивный).

жду отечественной техникой и продукцией самых именитых зарубежных изготовителей заняли корейские Hyosung (Хесон).

До \$1000. В этой ценовой группе исключительно СНГовские аппараты: ковровские «Зид Сова-175» (\$350–470) и «Зид Курьер-200» (\$450–530), белорусские «Мински» (\$400), ижевские «Иж Планета-5» (\$550–600) и «Иж Юпитер-5» (\$600–650).

Приобрести эти машины можно и в подержанном состоянии, минимум за \$200. Еще дешевле в газетных объявлениях предлагают «Восход», «Карпаты», «Минск», «Фора Классик»

ские мотоциклы с двигателями 250 куб. см, произведенные в начале 90-х годов – Yamaha Zeal 250 (\$1200–1700) и дрегстер Kawasaki EL250 Eliminator (\$1500–2100). Такого «формата» моделей в продаже осталось не так много, поэтому запчасти для них найти иногда непросто. Скорее стоит выбрать какую-либо из более распространенных «четырехсоток», они хоть и подороже, но и «посвежее»: Honda CB-1 (\$2000–2500) и Honda CB400 Super Four (\$2600–3000), Honda NTV400 Bros (\$1800–2400), Suzuki GSF400 Bandit (\$1900–2500), GSX400

ков большего «калибра»: Honda CB750 (\$3000–3500), Yamaha XJ600 (\$2800–3300), Kawasaki ZR1100 (\$3500). Выпущенные в начале-середине 90-х годов, они стоят столько же, но наездили гораздо больше, чем «четырёхсотки». При покупке сторонитесь тюнингованных байков: на них предыдущие владельцы «отжигали» как следует.

Из числа новой техники в эту ценовую группу попадает только корейский неоклассик Hyosung GF125 (\$2300) и чешская Jawa 350/640 Style (\$2500). Но разумнее выбрать подержанную машину более авторитетного изготовителя – она прослужит дольше.

\$4000–8000. За такую сумму можно приобрести поддержанные дорожки в идеальном состоянии, а также новые, правда, выбор их небогат: Kawasaki предлагает ER-5 Twister (\$6000), а Yamaha – легкий new sports TDR125 (\$6100)

мости от того, в какой степени он тюнингован, его продают за \$4500–6800.

В этой ценовой нише «притаились» так называемые «юзаные» иномарки – техника, перепроданная после небольшого пробега по нашим дорогам. По объявлению в газете можно за

У Honda выбор победнее: из четырех дорожников, представленных в прайс-листе фирмы, завозится только CB750 (\$10 500), да и то по предоплате. BMW рассчитывает на фанатов, когда выбрасывает в продажу «одностоволку» BMW F650 ST, просят за нее \$9400, а за

найдут покупателя в силу исключительности своих характеристик, например, Honda X4 (\$10 000–11 000) – это настоящий спортбайк в классическом обличье.

Численное превосходство в мотосалонах обеих столиц и крупных городов новых и поддержанных



SUZUKI GSF400 Bandit



SUZUKI GSX1100



SUZUKI GSX400 Impulse



HONDA Bros



HONDA CB-1



HONDA CB750



HONDA CB400 Super Four



YAMAHA XJR1200



YAMAHA Diversion 400



YAMAHA TDM850



YAMAHA V-MAX



YAMAHA Diversion 900

(под заказ) и две модификации XJ600 Diversion (\$6500–7270) – бестселлеры европейского рынка.

Гораздо богаче гамма японского секонд хэнда: довольно «свежие» Honda CB1000 (\$4300–5000), Kawasaki Zephyr 1100 (\$3500–4500), Yamaha XJR1200 (\$4500–5000), Suzuki SV400 (от \$3700), «шестисотки» и прочие. Рекомендуем выбирать «крупнолитражки» (1000–1300 см³) – эти машины выпускались в середине и конце 90-х, они, как правило, в прекрасном состоянии и побегали немного. Обратите внимание и на культовый дорожник Yamaha V-Max. В зависи-

полнены отхватить годовой неоклассик от Kawasaki, Yamaha, Cagiva или Honda.

От \$8000. Чем дороже мотоциклы, тем больший выбор. Самые шикарные дорожники – у Yamaha: FZS600 Fazer (\$8390), XJ900S Diversion (\$9877), TDM850 (\$10 350) и, наконец, легендарные XJR1300 (\$10 600–10 900) и V-Max (\$12 500). Отметим исключительные дорожные качества нового Yamaha Fazer FZS1000 (\$12 500–12 900) – в России это бестселлер 2001 года. Оптимально сочетание цены и эстетики у классиков Kawasaki ZR-7 (\$8575) и ZRX1100 (\$11 700).

BMW R850 R – \$13 500. Тем, кому приглянулся BMW R1100 R, придется выложить не менее \$14 000. Ducati также «работает» на фанов и предлагает «заряженные» неоклассики Monster (Чудище): Monster 600 (\$8262), Monster 750 (\$10 179), Monster 900 (\$11 722–12 512). За экзотический и мощный 101-сильный байк Ducati S4 заплатите аж \$14 489. Впрочем, если хотите по-настоящему выделиться, обратите внимание на американский стритфайтер Buell X1 Lightning (\$14 000). Секонд хэнд, который попал бы в эту ценовую группу, завозится очень редко. Исключение – мотоциклы, которые наверняка

иномарок не может служить показателем того, что адекватен этому и спрос. На нашем рынке правят бал российские «рабочие лошади». В 2001 году продано около 6000 отечественных мотоциклов – против 1500 импортных, включая секонд хэнд. Понятно почему: рядовому покупателю по карману скорее «родная» машина. Однако все идет к тому, что японские «четырехсотки» вскоре превратятся в самую покупаемую технику. Они весьма надежны, сильные, а стоимость достаточно «подъемна». ❖

На фото представлены наиболее покупаемые на российском рынке модели.

ТОЧНО В ЦЕЛЬ



Картинг по спортивной классификации относится к автомобильному спорту, но в нем много от мотоцикла: моторы – от них, водитель открыт всем дождям и ветрам. Для подростков по степени доступности, если говорить о моторных видах спорта, он, несомненно, на первом месте. Уже хотя бы потому, что дешевле нового импортного «кроссача» класса 50–60 куб. см, и гоняются в самом «юном» классе – «Пионер» уже с восьми лет.

«Пионер» не считается «чемпионским» (на этой технике разыгрывают лишь Кубок России), однако в каждом городе есть одна, а то и несколько секций картинга. Недавно вместо 50-кубовых моторчиков V-501 повсеместно начали использовать омологированные для картинга двигатели мокиков «Пилот». Это нововведение

позволило почти удвоить количество участников соревнований. Понятно, что следующий шаг в деле развития отечественного картинга – начало серийного выпуска машин целиком. Сделать это непросто – как в плане техническом, так и экономическом. Сейчас, когда все считают рубли и перспективы сбыта весьма ри-

скованные, производителю может оказаться невыгодно вкладывать на эти цели средства.

Ковровский ЗиД не испугался:

– Мы решили взяться за производство картов, чтобы побудить молодых людей заниматься спортом, вести здоровый и активный образ жизни, – рассказал главный конструктор



Сергей Воркуев, – Картинг – это и спорт, и хобби, граничащее с профессионализмом...

В Специальном конструкторском бюро ЗиДа машинку создавали совместно со специалистами Ассоциации картинга Российской автомобильной федерации (АК РАФ). И теперь, после года поисков, готовы машинки классов «Пионер» и «Кадет» для детей 8–10 и 10–13 лет. Рама и задний вал сделаны из высоколегированной стали – получилось легко и прочно. Кованые алюминиевые ступицы и легкосплавные диски колес изготовили по уникальной технологии. Дисковый тормоз наделят гидроприводом – о подобном «мечтает» любой отечественный мотоцикл.

Чтобы можно было настраивать шасси под конкретные дорожные условия, углы развала и продольного наклона передних колес регулируются. Для изменения жесткости рамы спереди и сзади предусмотрены стабилизаторы. Можно варьировать

и ширину колеи колес, положение рамы относительно дороги. Мотор карта – адаптированный двигатель ЗДК-50 от мокика «Пилот». Машины полностью соответствуют техническим требованиям АК РАФ, а основные узлы – мотор, колеса, глушитель успешно прошли трудный экзамен омологации.

Кто не знает, что одно дело – разработки конструкторов, другое – что получается после начала серийной сборки. Чаще всего «...как всегда». На ЗиДе сборка картов – индивидуальная, причем с контролем качества на спецучастке. Словом, «Снайпер» создается в лучших традициях ковровских оружейников.

Президент АК РАФ Василий Скрыль высоко оценил новинку:

– Карт «Снайпер» – огромная удача ЗиДа.

Презентация аппарата прошла не в выставочных залах, а на «полях сражений» – на соревнованиях. В качестве тест-пилотов выступали два Кирилла – Бровкин и Малыгин, дети работ-

ников ЗиДа. Первый «объезжал» «Пионер», другой – «Кадет». Ребята, быстро «вкатившись», стали уверенно выступать. За сезон откатали 18 гонок различного уровня и во всех занимали призовые места. А в классе «Пионер» команда ЗиДа завоевала Кубок России. Это спортивный результат. Но не менее весомый – технический: доказана надежность нового карта. За сезон не случилось ни одного сколь-нибудь серьезного отказа.

В конце прошлого года приемочная комиссия АК РАФ дала «добро» на серийное производство картов класса «Пионер» и «Кадет». До начала сезона – 2002 будет изготовлено 150 машин. Параллельно идет их модернизация, оптимизация технологии серийного выпуска. Вместе с тем, полным ходом продвигается разработка картов классов «Союзный»/«Союзный-Юниор» для более старших ребят. ❏

Иван КСЕНОФОНТОВ,
фото из архива редакции

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Общие данные

Модель	«Снайпер»
Класс	«Пионер» («Кадет»)
Год дебюта	март 2001
Цена	\$1200
Снаряженная масса, кг	70
Габаритные размеры, мм:	
высота	480
длина	1650
ширина сзади	1130
ширина спереди	940
База, мм	900
Клиренс, мм	25–40

Двигатель

Тип	одноцилиндровый, 2-тактный, с клапаном на впуске, воздушным охлаждением встречным потоком
Рабочий объем, см ³	49,9
Диаметр цилиндра × ход поршня, мм	38×44
Максимальная мощность, л. с. при об/мин	3,5/6200
Крутящий момент, Н·м при об/мин	4,4/5800
Система охлаждения	воздушно-масляная
Система питания	карбюратор К39 или Jikov 2915DHH5
Подача топлива	бензонасосом
Коробка передач	3-ступенчатая

Ходовая часть

Рама	трубчатая (легированная сталь), сварная
Колея передних колес, мм	810–905
Колея задних колес, мм	890–990
Диски колес	алюминиевые, под бескамерные шины
Передняя шина	3,6×10-5 «ДАКО»
Задняя шина	6,0×11-5 «ДАКО»
Тормоз	дисковый на заднюю ось, с гидроприводом
Диаметр тормозного диска, мм	205

→ РАСПАХНУТЫЙ МИР

НА КАРАКАТАХ ПО БЕЛОМОРЬЮ

ДНЕВНИК КОМАНДОРА

Иван КСЕНОФОНТОВ, руководитель экспедиции



Мы – единственные в мире, кто преодолел участок моря не на специальных плавсредствах, а на мотоциклах. Эй, где ты, Книга рекордов Гиннесса!

ИСТРЕБИТЕЛИ НА ДИРИЖАБЛЯХ

В полутора тысячах километров к северу от редакции «Мото» разворачивался душераздирающий сюжет: наездник на трехколесном каракате на полном ходу мчался прямо на лес, другой рысью бежал следом и вопил: «Сбрось «газ»!.. В другую сторону крути!.. Сворачивай, сворачивай!». Так начался наш экстремальный, как оказалось, мотопробег.

Старту предшествовали три года подготовки. Сначала выбрали маршрут – кольцо по Онежскому полуострову. Эти места – подарок экстремальщику: былинная и в чем-то жутковатая экзотика северного морского побережья, полная неизвестность о маршруте, триста процентов возможности заблудиться, помереть с голоду, а также от укусов злых зве-



Владимир Жучков

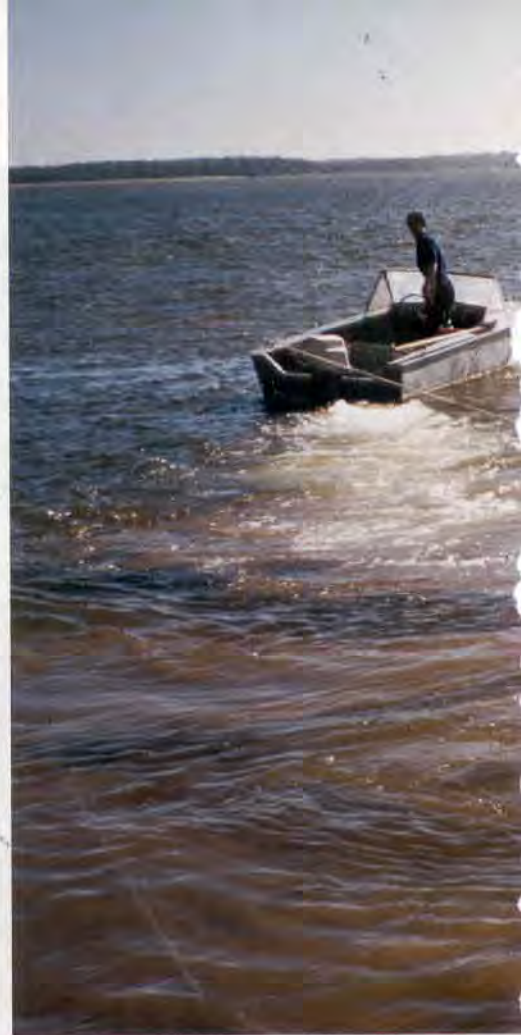
Александр Борисевич

Иван Ксенофонтов

Борис Левин



По старой гати прем, как танки. Мы лучше танков: в лужах всплываем. Но и хуже – танки не переворачиваются, а мы – можем.



рюг или мошки... Достали (умолчим где) секретные военные карты, обновили GPS-навигатор, оставалось обзавестись техникой для передвижения. По расчетам, на каждый аппарат багажа приходилось кило по 80. Что из колесного способно везти такую тяжесть? На «матерых» зимниках с болотами и завалами даже «злой» эндуро спасует. А ведь поперек дороги лягут еще и речные переправы... Нашли выход – «обуть» мотоциклы в шины сверхнизкого давления. Только такие аппараты (в просторечье – «каракаты») смогут продираться по абсолютному бездорожью.

Минчанин Александр Борисевич, конструктор пневматиков и участник полярных экспедиций, подготовил четыре машины и решил лично участвовать в рейде. Он настоял прихватить с собою соратника – Владимира Жучкова. Володя грамотный инженер, классный парень, но... отродясь ни на каком мотоцикле не ездил. К команде присоединился москвич Борис Левин – ярый поклонник ковровских «Сов»: намотал на них более 30 000 км. Однако же на каракат то-

же сел впервые. Об этих «подставах» я понятия не имел – в голову не пришло, что кто-то отважится «не зная броду»... И не говорите, что в том нет ничего страшного. Рискнет ли ас-истребитель отправиться в вояж на дирижабле? Тот и оно!

Двумя автомобилями с подозрительно (для автоинспекторов) перегруженными прицепами и с не вызывающей подозрения скоростью не выше 75 км/ч два дня добирались до поморского села Кянда – самой дальней точки, достижимой для четырех колес...

ГДЕ ТЫ, РОДИМАЯ КУВАЛДА?

С ревом едем по Кянде (правда, забавное название?) – народ замирает и провожает нас взглядом, в котором вопрос: куда прутся-то?.. Очень скоро «на нет» сошли свежие следы тракторов и «уазиков», началось царство зимника – сочная трава по пояс, закрывающая заполненные водой колеи, разбросанные бревнышки, и, конечно, разгул болот. Даже мотоциклы-одиночки здесь не

проходят – летом их переправляют на лодках. Ну а большегрузная техника, чтобы развезти по сельпо съестные и прочие припасы на лето, ждет морозов. Дорожные знаки предупреждают: «Крутой поворот» или «Ограничение скорости – «40»... Все они на обрезанных по кругу досках. Изредка попадаются мосты со знаками об ограничении по весу: «8 тонн». Это не для нас – мотолегковесы боятся разве что гвоздей и кусков проволоки, которыми и скреплены бревна мостов.

По старой гати прем, как танки. Мы лучше танков: в лужах всплываем. Но и хуже – танки не переворачиваются, а мы – можем. Чтобы кости уцелели, важно суметь еще на стадии «взлета», перед салтью выпрыгнуть из-под караката. «Тренировки» прошли успешно...

Вечером лесную тишь нарушили глухие удары: траком от гусеницы, найденным в придорожье, мы правили ось Володино аппарата (эх, где ты, родимая кувалда!) – при очередном «оверкиле» он умудрился ее погнуть. На другом «Минске» разрастается трещина на раме. А ведь прошли всего-то десятую часть маршрута, но – за четверть (!) отведенного времени. Не нужно быть Лобачевским, чтобы понять: безбожно отстаем от графика.



ИЗЛЕЧЕНИЕ ОТ ЛЕСОФОБИИ

После широкого моста через узкую Вейгу (речушек здесь полно и они почти все со странными для нашего уха названиями – в них много от финско-угорского) показались мотоциклетные следы – признак того, что болот больше не будет, во всяком случае, пока. А вот и первый «байкер» с этой стороны зимника – Сергей Степанов. Серега ездит на «Минске», как и большинство местных (услышав об этом, расплылись в самодовольной улыбке лица моих попутчиков из Белорусии). «Восходы» здесь не любят за «ломучесть», капризный запуск и маленькие колеса. «Курьеры» и «Совы» сюда никогда не залетали. «Ижи» уважают, но виртуально. Про «Уралы» только слышали от гостей из Архангельска и Северодвинска. Иномарки? В глаза их отродясь не видали!

Пневматики – транспорт в северных краях знатный. Почти в каждой деревне есть свой Кулибин, построивший каракат. К тому же на одном крупном предприятии в Северодвинске смекнули, что народ предпочитает не подводные лодки, а пневматики, и стали выпускать их малыми партиями. Нашему транспорту удивились лишь две пожилые хорошо

одетые дамы: «Что за чудища?» – спросила одна. – «Да это местные байкеры»... Обе оказались москвичками.

Добрались до приморского села Пурнема. Здесь «нема» не только «пур», но и машин. Широкие улицы постепенно сужаются клином, превращаясь в узкие козьи тропки... Очередная неприятность: на крутом спуске у Володи отказали тормоза, на кочке его с мотоциклом знатно подбросило, а когда они оба приземлились, Володя – цел, а на каракате снова погнулась ось. Возвращаться? Плохая примета. Потому не спеша продолжили двигаться вперед: чух-чух, чух-чух...

Наконец отливная полоса! Знали бы вы, как здорово на ней очутиться. Дело в том, что за несколько дней, проведенных на зимнике, в окружении растительности нас поразила особая форма клаустрофобии – лесофобия. Вылечить ее можно исключительно морскими просторами и солоноватым ветром. Вздохнешь, – нега и благодать!

О ВРЕДЕ ПРАЗДНИКОВ

Ряды кольев уходят в море. На них крепят ряжи – вертикально поставленные сети. Между ними – «морды», здоровенные сетчатые сумки-ловушки, в которые при отливе попадает рыба. Местное население выходит на нехитрый

промысел дважды в сутки. Нынче лов вялый... Но зимой рыбу тянут из-под льда сотнями килограмм. И продают. Однако оптовая цена невысока – кило наваги стоит 6 рублей.

В поселке Лямца (это от слова «лямка») с пристрастием осматриваем мотоциклы: рама на «Минске» еле дышит – ей срочно нужна сварка. Ради того, чтобы нам подсобрать, тутошний бригадир Алексей Петухов включает дизель местной электростанции, что следует оценить особо: это – событие местного значения. Но сам мастеровой, как он от рекомендовался, лучший сварщик подводных лодок Северного флота, был вял, нескоро и неточен в движениях – накануне случился «банкет» в честь Дня военно-морского флота... С тоскою дожидаясь завершения операции, наблюдаем за протекающей вокруг жизнью.

Вдоль опрятных домов проложены дощатые тротуары. Довольно малоллюдно – большая часть обитателей на покое. Пустующие жилища закрыты не на замки, а на вертушки – деревянные брусочки с гвоздиком-осью... А это что за цинизм?! Что за вызов общественным нравам?! По деревне валяжно пасется девица в новых джинсах и – о стыдоба!!! – с прорезями на бесстыжих коленках. Неужели и сюда проникло тле-

творное влияние городских кварталов?.. Но нет, это не местная – московская нимфетка здесь на отдыхе.

Продолжаем изучать жизнь... На стене сельсовета красуется призыв выполнять продовольственную программу и увеличивать надой молока. (Меня всегда смешил этот призыв: как будто можно увеличивать надой чего-то другого.) Плакат – антиквариат, памятник былому. Была бы возможность, я бы его купил, будь понахальнее – унес бы так... Отношение аборигенов к лозунгу адекватное: под его сенью на острове лодки группа поморцев квасит.

Чем же веселят свою душу аборигены?

НАПИТКИ НАРОДОВ СЕВЕРА

Бестселлер – жидкость под названием «Русский Север», 250 г за 18 руб. Слово «лосьон» написано предельно мелко, а продаются бутылочки – где же еще! – в продуктовых магазинах. Акциз, естественно, с парфюмерии не взимается, потому напиток недорог. Популярность «Русского Севера» колоссальная! О том можно судить по степени разбросанности тары по суше и на море.

Другое местное удовольствие традиционное и уходит корнями в десятилетия назад – это одеколон «Шипр». Его запах вызывает ностальгию по былым временам, когда в парикмахерских головы не мыли, брили опасным лезвием и украшали оволосевшие черепа всего четыремя моделями стрижки – наголо, «бокс» (это фактически «под горшок»), «полубокс» и «молодежная», а после навязчиво предлагали: «Освежить?» Тем самым «Шипром». Других духов-одеколонов у цирюльников советской поры не водилось.

КОШКА, НЯША И КОРГИ

По ощущениям езда на пневматиках весьма своеобразна. Проведем аналогии: передвижение по песку – это как по асфальту, по камням – вроде как по грейдеру. Периодически встречаются корги – большие торчащие из воды камни, эти баррикады нужно объезжать. Ни с чем нельзя сравнить няшу – поганую илистую глину с остатками гниющих водорослей. Чтобы ехать по няше, нужно иметь самообладание и не быть брезгливым: колеса буксуют и забрасывают водителя комьями мерзкой и воющей субстанции. Гораздо приятнее идти по кошке – полосе берега, заваленной камнями и бревнами, к которой не доходит прилив. Дорожная «парал-



ель» – несусветно разбитый асфальт.

От Лямцы до Пушлахты (название звучит совсем по-фински) самый продолжительный прогон – 61 км. Но не страшно, здесь полно пустующих избушек, в них рыбаки поселятся только зимой... Неприятностей ждем каждое следующее мгновение и догадываемся, «с какой стороны» их ждать: соленые брызги заливают у «Минсков» незащищенные контакты бобин (на «Сову» и «Зид» еще в Москве мы установили защитные экраны – им «душ» не страшен). И все-таки два караката из четырех останавливаются. Используя «гибкий стартер», подтаскиваем «дезертиров» к ближайшей избе. В ней сухо и уютно... «Тесновато», – пробурчал кто-то в полумраке, и другие, оскорбившись за избенку, тут же зацикали неблагодарного.

С крылечка вдалеке виднеется местный фаллический символ – старый маяк на мысе Чесменский. Он манит – тянет прикоснуться к воплощению морской романтики.

Из последних сил карабкаемся вверх по камням, по тропинке. Это все еще очень даже добротное кирпичное строение – дореволюционное наследие. Когда-то маяк обслуживали четыре работника, сейчас в нем хозяйничает (и постоянно живет) чета пенсионеров. Мы наивно ждали, что расскажут что-

то захватывающее про штормяги, ветра и кораблекрушения, но услышали заурядные жалобы на задержку пенсии и то, что негде починить телевизор. Впрочем, по телевизору не очень кручинятся: «Все равно у вас в Москве одну рекламу крутят».

Стоило ли переться сюда, чтобы столкнуться с прозой жизни?.. Но сочувствовали старикам искренне: задержка пенсии в столице и здесь – это не одно и то же.

ПРОКЛЯТИЕ ШИПРОФИЛА

Ждать полног отлива, чтобы, разогнавшись, гнать по песку, неохота, вот и поехали берегом, пока не уперлись в реку со смешным названием Шидрик. Впрочем, смешного мало: Шидрик впадает в море перпендикуляром – аккурат поперек нашей линии движения. Теоретически могли бы форсировать ее вплавь – шины-дутики держат машины на плаву, однако колеса в качестве гребного устройства – штука никудышная: «буксовали» бы, пока не сожгли уйму горячего – и без толку... Подъехали к речке, а вода в ней выше халяв болотных сапог, но быстро убывала. Нужно ждать... И чтобы убить пару часов вынужденного простоя, стали собирать и поедать чернику и морошку – с лакомствами время летит незаметно. Навитамини-



лись до отрыжки... Наконец пролысина-на песка показали куски дна.

Последние километры намеченной на этот день дистанции прошли глубокой ночью. Хорошо, что попали на обширную отмель, и часть колес, погруженных в воду, касалась дна. А со стороны посмотришь – мы плывем по морю, рвем гладь, тревожа отражение ночного светила... Дышим, внемлем, впитываем... Воля!

Утром мы в Пушлакте (вспомнил: это созвучно финскому Лахти). Деревня умирает: улицы поросли травой, электричества нет вообще, почту привозят на кобыльем транспорте и раз в неделю, сельпо открыто всего два часа в день, а главное – вот ведь дожили! – не продается даже «Русский Север», а только «Шипр». Надо же, до чего докатились!

Из-за этого безобразия и мы погорели. Один из потребителей русской народной выпивки попросил отвезти его в Летнюю Золотицу – в этот поселок на два дня прилетел очень нужный ему зубной врач. В награду за помощь обещал стать нашим верным проводником. На каракате места ему не нашлось, и долго брел шерп-шипрофил за нами, а потом это дело ему надоело, он, измученный ходьбой и алкоголем, устал и ничего не нашел умнее, как предать нас анафеме:

«Чтоб вы заблудились и сгинуть в топях!..» Еще долго эхо носило проклятия по болотам...

Ехали медленно – сучки норавли сорвать заплатки с камер. У мыса Толстые Корги уперлись в странный мостик: посередине он искривлялся на 90 градусов, чуть дальше превращался в гать из старых бревен и вдруг вовсе обрывался. А тут – болото. Соображаем: мы на зимнике. Будь под ногами твердь – срезали бы очередной мыс. Возвращаться и объезжать его весь по краю совсем не улыбается. Однако ничего не попишешь: уж лучше дальше, но по отливу. Поворачиваем оглобли, возвращаемся на пару километров и спускаемся к берегу. Хрен редьки не слаще: из воды торчат большущие каменюки, их приходится почтительно обходить по воде. Глубина здесь больше полуметра, потому каракаты всплывают. Прыгаем в воду и тянем руками наши плавсредства, как бурлаки. Конец мучениям положила... неприятность: волной залило один из моторов.

Разбили палатки неподалеку от какой-то избушки. Вскоре появились хозяева – Юрий Устинов и молодая лайчонка Белка. Они здесь собирают водоросли – ламинарии. Траву сушат, переправляют на Соловки, где это

морское сено перерабатывают в лекарства. Юрий угостил копчеными сигаками, а собака Белка добротной вылизала наши котелки и миски. Куда там «Фейри» – с начала похода наша посуда так не блестела! За что животное было прощено печеньем. Юрий рассказал о дороге: впереди мысы Черный Наволок и Сатанский – названия говорят сами за себя, и нам к ним лучше не соваться.

Гыфу ты, придется возвращаться на зимник, с которого мы лишь недавно сбежали! Выходит, сработала анафема шипрофила... А вы говорите – мистика, чертовщина...

НАВИГАЦИЯ GPS

МОБИЛЬНОЕ **70.0%** **06:28**
ОБОРУДОВАНИЕ SCALE **70.0%** TIME TO NEXT POINT
ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ **53%** ↑
КООРДИНАТ И ПРОКЛАДКИ
МАРШРУТА MARKER
HVV H7 925° 950°



ЗАО "НАВИКОМ"
www.navicom.ru
 Tel: (095) 916-2744 / 917-9071

GARMIN

С ЧИСТОЙ СОВЕСТЬЮ...

Во второй раз переезжаем по странно-му, ломающемуся под прямым углом мосту гати и – а куда денешься! – плюхаемся в болота. Километров через пять они заканчиваются, и в душе зарождается гордость за себя, за каракаты, за Минский мотовелоавтомобильный завод: мы сделали это!!!

По ровной и сухой дороге доезжаем до устья реки Золотицы и... О напасть: моста нет! А отлив не скоро. Но мы – «нормальные герои», идем в обход и находим объезд. А вот и люди! Ведем наблюдение: здесь берут воду для питья – в большинстве поморских деревень колодцев нет.

Между тем «железо» досаждало, и мы решили попытаться выпрямить ось. Для этого нужна, по крайней мере, большая кувалда. Нашли ее, родимую, в дизельной.

Над Золотицей помахал крыльями АН-2. Посоветовались и решили, что самолет уносил врача-стоматолога. Что ж, наша совесть чиста: все равно шерп – обожатель «Шипра» не успел бы на прием. Зря нас обругал...

ДА ЗДРАВСТВУЮТ ВОЛКИ!

У мыса Лопалахта (опять названьице...) невдалеке от берега сидит на мели брошенное военными судно-мишень. Искатели цветмета уже выдрали и вывезли из него все, что не чугун и не железо. Эта прогнившая ободранная развалина почему-то производит сильное впечатление... Вы замечали, что сильное впечатление производит все ободранное – собака, кошка, баба, мотоцикл, корабль...

Укатанная песчаная дорожка петляет среди сосновых боров. При скорости более 30 км/ч песок, вылетающий из-под колес, как в пескоструйке, засыпает глаза – крылья конструкции не предусмотрены. Но выход нашли – за неиме-

нием очков, напялили на головы накомарники!

Пошла песчаная дорога, и она довела аж до самого Летнего Наволока, точнее, одноименной воинской части.

Вид базы неприглядный: брошенная разбитая техника, каменные казармы в руинах, выворочены нити теплотрасс, повалены столбы освещения. Оказалось, в этой помойке теплится жизнь. И не просто теплится – здесь оазис: в основном бору (огородики, теплицы и даже детская площадка). С разрешения командира части Александра Петржиковского нам первоклассно и совершенно даром сварили то, что осталось от рамы после вмешательства «лучшего на флоте сварщика подводных лодок».

ПОДЕЛИСЬ – И ВОЗДАСТСЯ

В непрестанной борьбе с текущими трудностями мы малость подзабыли, что самое страшное ждет впереди – переправа по воде через Унскую губу. Попытались навести справки: одни говорили, что через губу регулярно ходит паром, другие – что год назад он затонул. Что недели две назад с той стороны материка переправился ГАЗ-66. И исчез. Куда подевался – одному Богу ведомо, но для нас было важно одно: через Унскую губу он все-таки «переплыл». Мы хотели верить в лучшее – и поверили.

Весь день мотылялись по кошке, вплавь переводили каракаты через речушку Усть-Яреньга, устали, как рабы, и мертвецки заснули, как только остановились. Среди ночи – тук-тук! – гости: пожаловали военные. У мыса Лопшеньгский в их трехосном КраЗе волной залило мотор – нужен бензин, чтобы запустить дизель. ...Вы понимаете, что такое за сотни километров от бензозаправок, когда горючее волочить «на себе» и оно рассчитано до грамма – иначе до финиша не доберешься, –

взять и поделиться? Это как в центре пустыни без колодцев отдать флягу с водой... Но мы же нормальные мужики, хотим себя уважать, да и добро помним (это я о сваренной у вояк оси) – выручили. Дай им Бог удачи!.. И нам. Ибо сказано: не оскудеет рука дающего.

А удача что-то подзадержалась. В крупном селе Лопшеньга (не кажется ли вам, что что-то в названии от среднеазиатского?) магазины закрыты на «сиесту», и запасы провизии пополнить не можем. Дальше Яреньга, последняя деревня перед Унской губой. Как только остановились, нас окружила толпа ребятишек – не сдвинешься... Посылаем гонцов в магазин. Через четыре часа (!) они вернулись голодные и злые – в сельпо, кроме очереди, ничего нет. Ладно, потерпим. Но как переправиться через губу? Последняя надежда – на местную власть. Разыскали Афанасия Филипповича Агеева, председателя колхоза. Он мужик осторожный, обстоятельно расспросил, кто мы и откуда, и уже потом позвонил. Убеждал кого-то на другом конце провода: «Надо переправить четыре мотоцикла с байкерами». (Опять «байкеры»! Да мы – мотоциклисты, черт побери!) Судя по всему, ему возражали: столько в лодку не поместится.

– Да они сами плавают – ты их только подцепи и протаси...

– ??? – и в трубке наступила тишина. Сообразив, что чего-то не договорил, Афанасий Филиппович добавил: – «Они на каракатах».

– Так бы и сказал!..

Недоразумение разрешилось: нас будут встречать в полдень следующего дня в определенном месте. До этой точки 22 километра по песчаным дюнам. Вперед!

Окрыленные, рванули, не помня голуду, и вскоре дорога уперлась в воду. Как нам и обещали, здесь стоит понтон, на котором переправили «Летучий ГАЗон», но для нас это вещь абсолютно бесполезная – слишком велик и тяжел. Моторка такой не упрет. Стало ясно: с утра начнем связывать наши каракаты и из них городить «плот». У костра во время ужина, составленного из жалких остатков пищи, долго спорили, как вязать. Мореходного опыта ни у кого нет, а идей возникло хоть отбавляй: цугом, попарно, «свиньей», враспырку... Так всегда: лучшие спецы по части футбола те, кто по мячу не ударил ни разу в жизни.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПНЕВМАТИКА НА БАЗЕ «ЗИД-200»

Рама – «Зид-200», без переделок.	шагом 15,875, в одну ступень.	Тормоз механический барабанный на заднюю ось.
Двигатель – «Фермер», 200 см ³ , 15 л. с., с принудительным воздушным охлаждением.	Передаточное отношение главной передачи – 8,33.	База 1580 мм.
Подвеска отсутствует, удары гасятся за счет упругости камер.	Соотношение чисел зубьев звездочек главной передачи 9:75.	Колеса 1220 мм.
Главная передача – цепью с	Передаточное отношение главной передачи 9:75.	Высота по седлу 800 мм.
	Передаточное отношение главной передачи 9:75.	Шины камеры КФ-97 (16,5/70-18)
	Передаточное отношение главной передачи 9:75.	Кировского (Омского) шинного завода.
	Передаточное отношение главной передачи 9:75.	Масса (сухая) около 150 кг.



АКИ ПОСУХУ...

Ровно в полдень показалась моторка. У нас все готово – скомпоновались, образовали форму сперматозоида. Мы же грамотные люди: эти существа самые пронирливые и выносливые. Так вот, четыре караката, образуя головку, впереди связаны воедино, сзади хвостиком болтается прицеп (как вскоре выяснится, связано все это было не очень прочно). На двух передних каракатах колеса повернуты друг к другу, отчего образовался нос конструкции. К их задним колесам привязаны также задние колеса другой пары. Мы расселись ближе к центру импровизированного плота на свободные от вещей места.

Лодочный мотор «Вихрь» всеми своими тридцатью «лошадьми» взревел на максимальных оборотах... но конструкция с места почти не сдвинулась. Спасибо, что хоть не тонула! Кое-как и понемногу пошли... Впрочем, радовались рано: чем дальше от берега удалялись, тем сильнее становилось волнение на воде. Откуда-то налетел ветрюга, проявляло характерец течение... Мы-то ведать не ведали, а течение здесь – будь здоров!

На середине залива (два км – вперед, два – назад) сила стихий достигла максимума, моторку швыряло из стороны в сторону. Наш спаситель Олег Плошков изменил схему буксировки – перецепил фал с кормы лодки к носу. Управлять стало чуть легче, но увеличилась опасность того, что при порыве ветра посудина перевернется. А домишки в Петроминске впереди все такие же ма-ахонькие! Вдобавок ко всем бедам стал отвязываться один из каракатов...

А если оторвет все? Я представил: пусть лодочник даже быстро доберется к берегу, к телефону, оповестит спасательные службы, военных... Что прозвучит в эфире? «В открытом море четыре мотоцикла с четырьмя мотоциклистами!» Да кто этому поверит. Этому бреду?! А течение и ветер все яростнее увлекали нас от берега...

...Всего час нас болтало в акватории Унской губы, но к берегу мы пристали с ощущением – будто прошла вечность. Я обнаружил новые три седины в бороде...

Только много позже уясниди, что за этот час превратились в людей исклю-

чительных: мы – единственные в мире, кто преодолел участок моря не на специальных плавсредствах, а на мотоциклах. Эй, где ты, Книга рекордов Гиннеса!

Случись несчастье – не мы первые. В Петроминске сохранились остатки монастыря – мы их видели. Говорят, и царя Петра I вынесло сюда после его очередного кораблекрушения. Правда ли это? Если верить всем преданиям, то получается, что всю жизнь царь только и делал, что терпел кораблекрушения, а потом жаловал своею милостию приютившие его монастыри... Увы, мы этот чудный поселок ничем не можем одарить. Разве что добрым о нем упоминанием.

Проскочили остаток пути до дороги с нормальным покрытием. И вот стоим на перекрестке, где строящаяся широкая магистраль упирается в наш узкий зимник. Добралась, одолели бездорожье Онежского полуострова... И что чувствуем? А то, что одолевает болезнь под названием «путешествие на пневматиках да по северам». И от нее не хочешь излечиваться. ❧

СПРАВОЧНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПРОБЕГЕ

Маршрут: вокруг Онежского п-ва | Время проведения: 23.07 – 9.08 2001 года **11 дней** – на мотоциклах

Участники: **4 человека** | Техника: **4 мотоцикла** (Зид-200, «Сова», ММВЗ-3.112,

ММВЗ-3.113), оснащенные шинами сверхнизкого давления | Протяженность – **367 км** на пневматиках по полно-

му бездорожью, общая протяженность, включая автопробег, – **3442 км** | Израсходовано бензина

(на пневматиках): **178,5 л**

НЕ УДАРЬ ЛИЦОМ В ГРЯЗЬ

Импортные ATV (речь идет только об импортных) предназначены для езды исключительно вне дорог. Казалось бы, отлично! Никакие автоинспектора не страшны – делай что хошь! Но не доводите ухарство до самоубийства. И других пожалейте.

Иван КСЕНОФОНТОВ, фото Александра ДМИТРИЕВА

10 ЗАПОВЕДЕЙ НА «НЕ»

1 НЕ «отстреливайте» на ATV, не поднаutores в управлении на малых скоростях и разных видах ландшафта.

2 НЕ пускайте детей до 16 лет за руль «взрослых» машин – для них предназначены специальные аппараты (они существуют) с моторами до 90 см³.

3 НЕ перевозите пассажира: длинное сиденье предназначено не для двоих, а для одного водителя – чтобы ему было удобнее маневрировать. Это не перестраховка: у подавляющего большинства ATV нет дифференциала, а значит, при повороте одно из задних колес пробуксовывает. С возросшей из-за пассажира нагрузкой тяжелее поворачивать, особенно на твердом грунте.

4 НЕ пренебрегайте экипировкой, ATV – не тихоходный трактор или мотоблок. Для езды на четырехколеснике полностью подойдут кроссовые «доспехи»: мотоботы, костюм со средствами защиты от травм, очки, перчатки и, конечно, шлем.

5 НЕ забудьте перед выездом проверить техническое состояние машины,

особенно тормозов, состояние шин и давление воздуха в них.

6 НЕ ослабляйте контроль за машиной – не снимайте рук с руля, а ног с подножек: практически все ATV норовят отклониться от движения по прямой, особенно на пересеченке. Так что не обольщайтесь надеждами на устойчивость аппарата на четырех колесах. Начинаящим противопоказаны прыжки, «козление», езда на двух колесах на боку. Уверяем: лежащий сверху вас аппарат не покажется пушинкой.

7 НЕ ездите по асфальтированным дорогам или площадкам. Как ни покажется странным, это небезопасно – ни шины, ни конструкция трансмиссии на них не рассчитаны.

8 НЕ теряйте бдительности при езде по неиспробованным вами грунтам – по камням, песку, глине, болотам. Только убедившись, что владеете ситуацией, можно «поддавать газку».

9 НЕ забудьте зарегистрировать свой ATV в органах Гостехнадзора и получить удостоверение на право управления (подробности в «Мото» 1/01, 4/01 или по тел. (095) 268-5583).

10 НЕ принимайте алкоголь перед выездом – не притупляйте реакцию: камни, деревья и столбы, «летающие» вам навстречу, «спросят» построже любого самого злого автоинспектора.



ТЕХНИКА УПРАВЛЕНИЯ ATV

В ВИРАЖАХ. При подходе к повороту сбросьте газ и поворачивайте руль в сторону поворота – как на автомобиле. Перенесите вес тела на ногу, стоящую на внешней подножке, а сами развернитесь внутрь поворота, корпус тела переместите в направлении центра поворота. Проходите поворот, согласовывая прибавление «газа» и поворот руля. Тренируйтесь на открытых площадках без препятствий, начиная с малых скоростей. Помните, что на сухом грунте ATV, в отличие от автомобиля, скорее перевернется, чем пойдет в занос. На скользком покрытии тренируйтесь перемещать корпус вперед и назад в ситуации, когда машину сносит. Смещение вперед улучшит управляемость, назад – зацепление ведущих колес с грунтом (если ATV не полноприводный).

ПОДЪЕМ НА ХОЛМ. Отрабатывать технику подъема начинайте на пологих холмах с нескользким грунтом и без «ловушек» на вершине. Поднимайтесь на пониженной передаче, строго «в лоб», переместите тело вперед. Избегайте перегазовок (она вызывает пробуксовку колес) в середине холма и не разгоняйтесь в конце. Макушку проходите без отрыва колес, по крайней мере, в начале обучения. Если остановились посередине, трогайтесь очень аккуратно: резко сорветесь с места – можно перевернуться вокруг задней оси. Если машина начала катиться назад, не тормозите задним тормозом – только передним. Заглушите мотор, поставьте ATV на ручной тормоз и разверните вручную.

ЧТО ДЕЛАТЬ, ЕСЛИ ATV...

>> не слушается руля, то виноваты в этом только вы сами – уделите больше времени тренировкам прохождения поворотов.

>> во время поворота начинает опрокидываться, то еще больше «вывеситесь» внутрь поворота, сбавьте «газ» и (или) попытайтесь увеличить радиус поворота.

>> заносит, то, не трогая «газ» или тормоз, поверните руль в сторону заноса.

>> не может выехать в гору, то, если ход еще не потерян, развернитесь. Для остановки не тормозите задним тормозом. Поставьте машину на «ручник» и передачу, разверните ATV руками.

>> во время езды по косоугору стремитесь опрокинуться, то еще больше «вывеситесь» в сторону косоугора, в крайнем случае направьте машину под углом вниз. Если уже начали переворачиваться, прыгивайте в сторону вершины.

СПУСК С ХОЛМА. Трассу спуска выберите как и при подъеме – строго по линии сверху вниз. Отодвиньтесь на сиденье как можно дальше назад, установите пониженную передачу – двигатель должен обеспечивать большую часть тормозного усилия. Если машина на передаче разгоняется, помогите тормозами, но только обоими – торможение одним «передком» может привести к перевороту и – мордой в грязь. Очень важно, чтобы колеса не пошли на юз. Естественно, про «газ» на время забудьте.

ВДОЛЬ КОСОГОРА. Проезжая вдоль наклонной части холма, переместите

корпус в сторону вершины и будьте предельно осторожны: при наезде на скользкие участки или при неловком движении легко «загреть» вниз. На наклонной поверхности, особенно скользкой, избегайте совершать повороты.

ПО ХЛЯБИ. ATV способен преодолеть броды глубиной до 35–40 см, однако нужно быть уверенным, что под водой нет «засад» – больших камней, бревен или топкого грунта.

По песчаным и илистым грунтам ехать следует плавно и равномерно, чтобы не сорваться в букс. Если неосторожно открыли «газ», отчего и зарыли аппарат, а вдобавок притопили мотор и он заглох, не пытайтесь освободиться – вам все равно потребуются трактор. На реках с быстрым течением ищите место с максимально широким бродом. После «купания» обязательно просушите тормоза – нажмите несколько раз на рычаги.

В ЗАВАЛАХ. Бревна и камни лучше объехать, даже если ради этого придется попотеть на расчистке пути. Прыгать на ATV рискните только тогда, когда наберетесь опыта, но при условии, если вы в компании и забавляетесь вблизи от дома.

В РАСПУТИЦУ. В начале практики старайтесь не вводить ATV в заносы. Если сносит «передок», загрузите его – наклоните вперед корпус и поверните руль в сторону заноса. При этом не следует тормозить или ускоряться. Во время тренировок управляемого заноса (а они крайне необходимы) избегайте продольных неровностей на трассе или изменения «скользкости» покрытия: и моргнуть не успеете, как ATV «встанет на уши». ❏





Миллю за милей, петляя между автомобилями, они летят в стойке на заднем колесе. Сиденье им не нужно – оно превратилось в архитектурное излишество в мотоцикле.

сти за 200 км/ч. Между тем, большинство добропорядочных американцев причислило экстремальщиков к антисоциальным элементам. Пресса Америки задает излюбленный ханжеский вопрос: куда же все это приведет? Даже «харлееманы» подают голос: это развлечение опасно... Все в порядке вещей: появление перченого нового поначалу воспринимается едва ли не как теракт, обращенный против общественного мнения, но лет эдак через двадцать экстремальный пилотаж станет такой же страницей в истории страны, как панки, хиппи и песни Элвиса Пресли.

Впрочем, мурашки по спине бегут – на американских хайвеях команды из нескольких человек на спортбайках не редкость. Миллю за милей, петляя между автомобилями, они летят в стойке на заднем колесе. Сиденье им не нужно – это архитектурное излишество в мотоцикле. Ведь можно стоять на подножках, прижав обтекатель

к груди, а если устал – сесть на бензобак или положить ноги на обтекатель или ехать спиной вперед. Для разминки делают стойку на руках и – газу, газу!.. У особо продвинутых длительность трюка ограничивается лишь объемом бензобака. Основная нагрузка приходится на руки – они устают уже через пару миль. Но приходится – конкуренты не останавливаются, и соревнование продолжается без остановок и перекуров.

Пилоты чаще всего 20–30-летние парни, все «работают» профессионально. Собственно, они и есть профессионалы, поскольку на экстремальных трюках зарабатывают на жизнь. Многие сели на мотоцикл в раннем детстве и владеют им в совершенстве. Но основных трюков не так уж много. Прежде всего, это езда на заднем колесе в комбинации со всевозможными акробатическими фигурами, остановка торможением переднего с подъемом заднего и пиру-

эты в момент проведения «передней стойки», а также езда на двух колесах в различных экзотических и экстремальных позах, их арсенал постоянно пополняется – фантазии пока хватает.

Байки для стрит-экстрима выбирают самые продвинутые – модифицированные Honda FireBlade, CBR900RR или Suzuki GSX-R750. Эти машины считаются самыми стабильными. Впрочем, широко распространены и Yamaha R1. То, что пластик облицовки облачают в мех – не просто выпендрей: мех смягчает удары при падении и предохраняет от деформации детали обшивки. В то же время мех – стиливая деталь, знак принадлежности к племени экстремалов, если хотите, их видовой признак. Впрочем, «не мехом единым» – возможны варианты. Встречаются стандартные байки без украшений, стандартные с мехом, «стандарт полированный» и даже безобразные стритбайки, не раз битые-тертые и специально невосстановленные – в пику всем.



У духовных наследников Mad Max, каковыми они себя считают, козырь – не внешность, а абсолютная безбашенность на дороге.



Группировок – масса, однако выделились и лидеры. Например, Starboyz («Звездные мальчики»). Их около двух десятков, все из штата Огайо. Не жалея ярлыков, местное «морально устойчивое» большинство обзывает их городскими террористами. Отсюда последствия: у дома каждого постоянно дежурит полицейская машина. Ездят они на обычных Honda CBR900RR (и потому что никто не вправе сказать: «Если у меня был специальный байк, я бы и не такое смог...»). Обзывать обзывают, но приходят смотреть, когда старбои организуют (и делают это регулярно) шоу высшего байкпилотажа в любимом местечке Rice Paddy. Вблизи этого заповедника спортбайкинга в барах постоянно крутят видеоролики, снятые во время шоу. Один из них, и очень популярный, называется Fuck The Police, что можно перевести как «Вздрючь полицию» или «Да пошла она, эта полиция».

С этого видео начался обвал продаж кассет подобного рода. Команда только что выпустила уже третий видеоролик. Парни особенно не актерствуют, хотя и ведут жизнь поп-звезд – у команды есть менеджер и адвокат. Для одних старбои – предмет восхищения, для других – клиентура полиции. Старший команды Кевин Марино (29 лет, опыт пилотажа – 11 лет) с грустью «жаловался»: «Самое трудное – заставить себя не делать попыток скрыться от полиции. Но приходится, ведь мы ездим без регистрационных номеров, а это стопроцентный повод для преследования. Что-то с этим придется делать, ведь наша задача не убежать, а записать на видео очередной трюк или кульбит. Последний трюк делали с большим трудом: копы брались преследовать нас по пять раз на день, местная радиостанция подогревала настроения – представляла нас убийцами. Словом, гоняли, как шакалов. От-

куда такая злость: все прекрасно знают, что мы своими трюками зарабатываем себе на жизнь – продаем видео, однако пытаются «перекрыть кислород»...

Las Vegas Extremes (LVX), или «Экстремисты Лас-Вегаса» из Аризоны – полная противоположность «старбоям». Их президент и моторуководитель Поли внешне выглядит как респектабельный бизнесмен, глава какой-нибудь процветающей международной корпорации. А его команда на байках GSX-R750 производит на видео неизгладимое впечатление. Излюбленный трюк самого Поли – езда на заднем колесе в стойке с упором одной ногой. Сначала существования команды было продано около 50 000 ее кассет на сумму примерно 1 млн. долларов – и никаких драк, никакого нарушения закона. Деятельность парней показала, что экстремальная езда может стать коммерчески успешным занятием, новым продуктом шоу-бизнеса. И потом, уже поговаривают, что мототрюки «плюшевых» способны превратиться в часть Американских летних экстремальных игр.

Похожи на них Zoo Crew, или «Зоопарк», которые обитают в Майами, штат Флорида. У этих экстремалов, действительно, дикий вид – все гарцуют в меховых штанах. Лидер команды Ричи рассказывает: «Нас дюжина, но командой мы существуем всего около года».

Пусть прозвище у них и звериное, но в обыденной жизни все парни вежливы и организованы, когда не ездят, выглядят пай-мальчиками. «Мы уважаем полицейских, – говорит Ричи, – и когда видим, что они приближаются, прекращаем трюки – зачем людей дразнить, и самим неохота тратить время на выяснение отношений».

У этой бригады своя ниша в бизнесе: экстремалы устраивают успешные шоу.

Телевидение уже несколько раз снимало их головокружительные трюки. Их исполнение мастерское, смотришь – дух захватывает. Это-то и удивительно, ведь выступления пошли на ура всего спустя год после начала тренировок на их любимых GSX-R750 и R1.

Впрочем, у представителей волн мотозэкстрима не все так розово и оранжево. Существуют «группы товарищей», которые плюют на уже сформировавшиеся традиции файтбоев. Тот, кто видел этих циников вживую, может сказать, что они – духовные наследники Mad Max. Их байки – мешанина деталей, в которой невероятным образом еще теплится бензиновая жизнь. Они сами не страдают по поводу снесенных в контактах с авто поворотников, рваных в клочья сидений и стесанных глушителей. Их, как они считают, козырь не внешность, а абсолютная безбашенность на дороге. Файтбойсы называют таких плохими мальчиками – bad boys. «Плохиши», как правило, не в состоянии собрать команду более чем из трех человек, да и ездят немного – от местного бара до ближайшей больницы.

Зачем мы рассказали об этих сумасшедших? По двум причинам. Во-первых, это интересно. А во-вторых... Общеизвестно извечное пристрастие, даже тяга русских к экстриму. Кто сомневается, что зерна байк-экстрима, как некогда картошку, из Америки завезут в Россию, и здесь они дадут обильные всходы. И потом, в наших климатических условиях меха более уместны. А коль так, того и гляди мы узнаем о новых русских мотозэкстремалах. Увидите пролетевший на мотоцикле комок меха – уже будете знать, кто это. Если догоните – будет чем полюбоваться. ❖

По материалам зарубежной мотопресссы, фото «Performance Bikes» и из архива редакции.

ДЛЯ КОГО СТАРАЕТЕСЬ?

На состоявшейся в начале зимы конференции байкеров в Кронштадте избран координационный совет. Что же новый орган будет координировать? Об этом мы спросили одного из его членов Владислава Горячевского из московского клуба «Пиллигримы».

— Объясню на примере. Скажем, масса мототуристов с удовольствием путешествовала бы по стране. Но останавливает отсутствие информации и денег. Эту лакуну и намерены ликвидировать.

— С информацией — понятно. Но вы хотите сказать, что каждый получит безвозмездный кредит?

— Отнюдь. Схема проста: перед стартом мотопутешественник приходит, скажем, в наш клуб и вносит некоторый задаток. Взамен получает что-то вроде «кредитки» и подробное описание выбранного маршрута — где по дороге расположен клуб, куда обращаться за помощью. В этих опорных точках он обслуживается бесплатно. Все вопросы по оплате услуг местные ребята решают со мною. А по возвращении мы с туристами полюбовно «подбиваем баланс». Это во всех отношениях выгодно — и путешественникам, и организаторам.

— Согласятся ли на такую схему клубы на местах?

— Эта идея давно витает в воздухе. Несколькими годами назад о «системе взаимозаче-

та» говорил Влад из одесского клуба «Strangers», но тогда «тема» заглохла. Надеемся, у нас получится, во всяком случае, участники конференции ее поддержали.

— Но в Кронштадт приехали представители ограниченного числа клубов. Вы уверены, что поддержит остальная масса байкеров?

— Это же в их интересах. Схема может облегчить жизнь именно некрупным клубам, а также «одиночкам». Хорошо развитым организациям она, может быть, и не нужна. Реализация идеи выгодна и всем «звеньям» цепочки «завод — мотоцикл — водитель — клуб»: чем больше люди ездят, тем активнее они покупают мотоциклы и запчасти, общаются, объединяются...

— Мототуристам хорошо, а остальным?

— Коорсовет займется не только туристами, но и другими «ветвями» мотодвижения. За них «отвечают» компетентные люди. Сейчас наша главная задача — доказать мотоклисту, что мы не просто сотрясаем воздух, а пытаемся реально улучшить условия их существования не когда-то в будущем, а сейчас. Я, например, уже не мальчишка. Сколько активных сезонов у меня осталось — пятнадцать, двадцать?.. Хочется все, мне отмеренные, отъездить по-человечески. Так что не для абстрактного мотоциклиста — для себя стараемся. ❧

Беседовала
Анна Прокопьева

В ОБНИМКУ С САНТА КЛАУСОМ

Родина Санта Клауса — Лапландия — включает в себя и Кольский полуостров, а это горы и тундра, снегоходы и олени упряжки. В разгар полярной ночи в этом сказочном краю на льду озера Ловозеро состоялось закрытие сезона внедорожных соревнований, которое совместно провели «Polar off — Road Club» (г. Мурманск) и автототурклуб «Аллуайв» (пос. Ревда).

В экспедицию под названием «Саамская деревня» отправились



полтора десятка человек на двух «Буранах», четырех Polaris и... оленьей упряжке. Снегоходного опыта у многих не было, в том числе у четырех представительниц прекрасного пола. Осваивать новый для себя вид техники пришлось и нашим французским друзьям — Жерару Жакену, официально представителю Peugeot в России, и его супруге Натали.

В селе Ловозеро с историей, культурой и бытом кольских саамов гости знакомились по выступлениям местного фольклорного ансамбля. Затем — марш-бросок в новый туристический комплекс, расположенный на острове. «...А

олени — лучше», однако упряжка пользовалась популярностью, главным образом, в плане фотогафрироваться. Все тянулись к рулям снегоходов. Одному смельчаку удалось разогнать Polaris до 170 км/ч!.. Утомились, проголодались. Всех кормили блюдами саамской кухни — ухой из свежего сига и олениной. Потом была ночевка на оленьих шкурах в настоящем саамском жилище — веже. А французам разместили в чуме-куваксе. За стеной из шкур сквозь легкое завывание метели слышались шаги

— это бродил со своим мешочком Санта Клаус. Когда все уснули, он вошел в вежу, прикорнул рядышком с нами, но под утро так же тихо удалился...

Наутро, оставив оленей отдыхать, по льду Ловозера и

предгорьям Ловозерской тундры на снегоходах прошли до священного для местных жителей Сейдозера. Хозяин этих красивейших безлюдных, покрытых пеленой метели и сумерками полярной ночи мест — горный дух Куйва. Его нерукотворный силуэт обычно можно рассмотреть на одной из скал. Крутого экстрима испытать не пришлось. Потому все мы, включая французам, уже начали строить планы вернуться сюда летом и учинить полноценную внедорожную экспедицию. ❧

Константин Кушнир,
председатель автототурклуба «Аллуайв».

СОЙДЯ С ЛЫЖНИ, ГОТОВЬТЕ БАЙКИ

Потому что уже в мае вы сможете посетить мототурнир «Сочи 2002 Мото». У местных клубов это первый опыт проведения подобного рода мероприятий, но задумано оно по беспроектному сценарию. Четыре дня пройдут в гуляниях-братаниях единомышленников, всевозможных конкурсах (более 20), музыкальной эстафете и вручении призов. В отличие от многих других байк-тусовок, сочинцы предпочитают не только отрываться, но еще и сорев-

новаться. Обещаны состязания в классических туристских («фигурка», медленная езда и т.д.) и «адреналинных» дисциплинах (кросс, дрег-рейсинг, перетягивание каната мотоциклами). Организаторы акцентируют внимание мотообщественности, что собирают не вечеринку местного значения, а всероссийскую тусовку двухколесных. Приглашаются все мотоклубы и просто неравнодушно дышащие. Следите за сообщениями в «Мото»: подробности о месте и дне проведения читайте в ближайших номерах. ❧

«Я – ПРОВОКАТОР»

Вокруг него столько баек, что на дюжину хватит. Кино бы о нем снять, да скажут: «Вра-аки!..». Их поймешь: то, что он вытворяет, другому покажется «на голову не натянешь». И рассказывать о Сергее Поварове «родился, женился...» тоже нельзя: биография – не суть. А суть в том, что жизнь его состоит из событий, поступков и баек о нем, и они тоже – характеристика: если у всех на языке, значит, интересен. Ничего не остается, как нанизать их одну на другую – рассказанные кем-то и самим Поваровым. Надо только помнить, что суть баек все-таки – жизнь, а не фантазии.

ТАМ – НЕВКУСНО. С.П.: Меня еще в институте стали называть провокатором – и в этом что-то есть. Наверное, потому, что, если я что задумал, то делаю, и всем начинает хотеться того же. – **А не приходила ли в голову идея, что «провоцировать» интереснее в большом городе? Или все за границей?**

С.П.: Меня приглашали выступать и жить в Германии. Не тянет... Как бы объяснить... Я не люблю есть жареные бананы и вприкуску авокадо. А люблю пюрешечку с селедочкой под укропчиком. Вы понимаете, я говорю не о еде: картошку можно потреблять и где-то еще, но где-то – невкусно.

КТО ЕСТЬ «НОМЕР ДВА»? Рассуждал гонщик, мастер спорта:

– В связке «гонщик-мотоцикл» машина всегда сильнее, ее ресурсы – обширнее. Это бесспорная истина. Но не в случае с Поваровым: он всегда «номер один» в этой связке. На все финиши Сергей «привозит» мотоцикл конченным. Сам безумно устанет, но держится «перцем»!

МОНГОЛЬСКИЕ ЯБЛОКИ. С. П.: Еще когда учился в институте, поехали на соревнования в Монголию. В команде четверо. Отправились на разведку трассы. На пути овраг шириной метров десять. объезжать? Я, как отъявленный провокатор, предлагаю: «Давайте прыгать!» Нашел естественный



трамплинчик, разогнался и перепрыгнул. За мною и другие.

Тогда с нами увязался монгол – ехал себе сзади, как тень, все, что делали, автоматически копировал. Не успел затормозить перед оврагом – тоже прыгнул. Приземлился – глаза-щелочки стали величиной с яблоко: сам он никогда на что-то подобное не решился бы... Окаменел, плохо понимает, что произошло. Глаза медленно-медленно стали принимать нормальные размеры. Задышал... «Живой?» – спрашиваем. «Живай?» – он повторил даже интонацию. Мы поехали дальше. Ждал, что крикнет в спину: «Провокаторы!..» Хорошо, монгол не знал русского.

НА ГОЛОМ ОБОДЕ. Когда Поваров учился в Институте физкультуры (на

отделении мотоспорта), он чуть ли не круглый год ездил на спортивном мотоцикле из Коломны в Москву – это почти 120 км. Однажды на полпути взорвался задний баллон. Камера – в ключья. Пропустить в тот день – ну ни как: мчался на экзамен. Доехал до института на голом ободе. Однокашники подкалывали: «Не трясет?» – «Нормально, только в повороте на пятидесяти срывает в занос».

С «ТУХЛЫМ» GPS. Французы и итальянцы говорили о Сергее Поварове и Александре Нифонтове, что они самые быстрые гонщики на «Дакаре», но, видимо, плохо владеют навигационными приборами. Рассказывали: бывало, тот русский, что покрупнее, всех обгонит, уйдет вперед,

но через час-другой мчится навстречу. Увидит нас, развернется – снова уйдет... И так несколько раз...

Вот как объяснил, что происходило, сам Поваров.

НАД ПРОПАСТЬЮ ВО РЖИ.

С. П.: Постоянно барахлил GPS-навигатор. Один раз даже послал меня в море: я на берегу, а он показывает, что нужно ехать в воду... Иногда пытался ехать по своему внутреннему «прибору», но он – штука ненадежная. Казалось бы, пру по наезженной трассе, а оглядываюсь – след-то сзади только один, мой. В пустыне на интуицию полагаться не стоит... Чуть не упал в пропасть – не доглядел в сумерках, что впереди каменный обрыв. Остановился в последний момент. Не знаю, почему, лежал и ржал как лошадь...

БУЛЫЖНИК КАК ДЕТАЛЬ ЭНДУРО.

Во время одного из своих «Дакаров» уже на этапе в пустыне где-то на полпути на «Кадживе» Поварова «полетел» задний мост, и железо стало тереть резину колеса. Вы соображаете, что это за поломка?.. И что учудил Поваров? Быстренько нашел подходящую каменюку, вбил ее в нужное место, разомкнул таким образом железо и резину – и доехал до финиша. Здесь все, конечно, офигели, взвесили камень – 17 с чем-то килограмм! Вы вдумайтесь, в ралли-рейде такого уровня волоочь такой балласт!

С тех пор и поныне «Скала Поварова» хранится как какой-нибудь алмаз в личном музее Суппи – популярнейшего во всем мире одного из организаторов «Дакаров» Жана Марка Бонне.

ВЕЧНЫЙ ДОЛЖНИК. С. П.: В тот же год на «Ралли фараонов» в Египте упал и сломал руку. До финиша добрался, ночью лечился, наутро все-таки вышел на следующий этап: думаю, он короткий – доеду. Где-то после 80-го километра на скорости 100 км/ч не заметил провал на узкой дороге в скалах. Очнулся на земле, шлем разбит, правое колено разворочено.

Вначале лечился на Каире. Оттуда меня вывозили «контрабандой» по какой-то липовой справке с фотографией «не меня». Во время гонки я не бреюсь (бриться – плохая примета), в госпитале просто был не в состоя-



нии. Пришел фотограф и сделал портрет изможденного бородатого мужика. Причем в ракурсе «лежа, со стороны ног». По этой «липе» меня и переправили в Париж. В госпитале «Сальпетриер» провалялся 70 дней, перенес три операции... Во Франции к концу лечения нога уже не очень беспокоила, но приехал домой... Представляете, подходит такой весь из себя медбрат: «Ну, как там французы поработали?..» И давай грязными лапищами ковыряться в колене. Пошло воспаление за воспалением...

Я-то по наивности полагал, что наша страховка покроет стоимость лечения. А оказалось, что в нее входила оплата исключительно транспортировки гонщика на родину. Экономили на нас, как всегда экономят... И вот из Парижа пришел счет на 317 тысяч франков. Таких денег у меня нет и никогда не бу-

дет. К этому времени фирма-спонсор обанкротилась, и теперь каждый год страховая компания присылает мне этот счет. Неприятно – не передать.

МОТИВ К ПРОДОЛЖЕНИЮ.

С. П.: Так всегда – запоминается не столько гонка, сколько то, что вокруг. Об Африке могу рассказывать часами: как попали в облако саранчи, как ехали по берегу моря, сплошь усеянному крабами. Они, как тараканы, разбегались от звука мотора, и казалось, что шевелится берег... Спорт превратил мою жизнь в бесконечное приключение. А приключения – провокация к продолжению жизни.

ИНКОГНИТО. С. П.: Приехал с «Дакара», заявился в российский чемпионат. Трасса – по снегу. Чувствую – не вполне в форме. Куртку вывернул надпи-

ИЗ ДОСЬЕ «МОТО»

Сергей Поваров родился в 1958 году под Москвой в Коломне. С 14 лет в мотоспорте. В 1978 году выиграл Кубок соцстран

по мотомногоборью. Чемпион СССР 1981, 1985, 1989 годов в многодневных гонках. Участник многих авторитетнейших международных соревнований,

в том числе «Ралли Фараонов», «Париж-Дакар». В 1994 году на «Ралли Фараонов» попал в аварию, получил травму. Продолжает выступать, рабо-

тает по специальности – руководитель СТК «Мастер» в Коломне. Мастер спорта. Избран на второй срок депутатом Городского совета.

сю «Дакар» вовнутрь – и вперед. На одном из первых поворотов упал. Ладно, думаю, доеду тихонько до финиша – никто и не узнает. Смотрю, мне показывают: я четвертый... «Повис на хвосте» у лидера. Впереди возле сугроба крутой вираж, за ним – финишная прямая. В сугробе вмятина – здесь многие проехали «в упор». Но рядышком подходящая как трамплин нетронутая площадка. Решил рискнуть: сиганул, пролетел над головой лидера и приземлился на финишной линии.

НА ПЬЕДЕСТАЛ ВПРИПРЫЖКУ

ТЯЖЕЛО... Года четыре назад в Крылатском проходила многочасовая снежная баха для эндуро. Снегу – во сколько! Условия – тяжелейшие! Поэтому правила довольно щадящие: трассу на одном мотоцикле проходят два гонщика-сменщика, им помогает команда из механика и дозаправщика... Участники съехались как на праздник – «прикинутые», мотоциклы – не меньше 500 «кубиков», помощников – навалом... Поваров явился на 250-кубовом кроссаче, а не на эндуро, резина – так себе, у всех колеса с шипами, у него – без, поверх защиты ви-

«Спорт превратил мою жизнь в бесконечное приключение. А приключения – провокация к продолжению жизни».

давшая виды майка. Гонялся без сменщика, его команда – он сам да сын.

Собственно, никто и не ждал, что Поваров приедет – все знали, что он еще толком не оклемался после травмы колена... Так в одиночку, взмыленный, и отъездил несколько часов, еще и сыну помогал дозаправлять мотоцикл. Закончил где-то пятым или шестым. А ведь многие сошли с дистанции... Кто-то брякнул в том смысле, что Сергей не привык не быть в призерах. Так на него цыкнули: мол, Поваров то и задумал: на пьедестал взбираться вприпрыжку тяжеловато – у него колена, почитай, чужое: не чувствует, хоть иглами коли.

«БЫЛИ НАШИ»... С. П.: Обе мои кроссовые Honda «ушли» в клуб – иначе ребятам просто не на чем было бы тренироваться.

А НА ТРАМВАЕ – СЛАБО? У Поварова уникальные «права» и тексталон – в нем «открыты» все (!) категории. И даже больше... Было дело, Сергею назавтра ехать на соревнования, и вдруг он обнаружил, что документы просрочены. Метнулся в ГАИ; не допустите срама!.. Один из начальни-

ков, когда новое удостоверение уже оформили, повторил в них «открытие» всех категорий, а потом и спрашивает: «А на трамвае можешь?» Сергей рассмеялся и только рот открыл, чтобы сказать «нет», когда командир уже тиснул штампик «Трамвай»: «А я говорю – можешь! Если на кране смог...».

ВИРА! В качестве депутата горсовета Поваров уже ближе к ночи метался по городу – проверял центральные улицы на предмет того, убрали ли уродливые торговые палатки. И застаёт картину: на прежнем месте торчит киоскерное убожество, рядом два автокрана и бортовой грузовик – и никакого движения. «Вас что, переключило?» Оказывается, один из крановщиков отказался грузить, поскольку киоски разворачивать в воздухе негде – обязательно зацепишь провода под напряжением. «А если пустить стрелу поверх проводов – пройдет», – предлагает Поваров. «Я лохом на идиота?.. Нельзя – рискованно», – отвечает крановщик и вынимает сигарку. «Вот-вот, покури». Сергей взялся за рычаги, стрела и

крюк дернулись туда-сюда: «Цепляй!», и через пяток минут первая палатка стояла в кузове грузовика. Пару других, что побольше, пришлось поднимать, работая синхронно с другим краном – это высший пилотаж...

Спрашиваем Поварова: давно учился на крановщика? Долго ли работал? А он: – Никогда. Нормальный мотогонщик любую технику заставит действовать – хоть паровоз, хоть болид Формулы 1... А позже краном орудовал не раз – пришлось.

ТЕЛЕЭКСТРЕМАЛ. «Да вы все его видели – год-другой назад Поваров вместе с сыном и еще парой парней принимал участие в «Экстремальных играх» – тех самых, которые на НТВ вел Николай Фоменко. Помните, в передаче все прыгали с парашютом, ныряли в ледяную воду, стреляли, горели в огне... Парням что – они молодые, а Поварову уже тогда было за сорок, опять же со своим коленом после «Дакара»... Он не победил. Но вы бы решились участвовать?.. Кстати говоря, обещанный Volkswagen никому так и не вручили (парни до-

говорились, что, кто бы ни победил, выигрыш поделят поровну). Выплатили мизерную сумму по сравнению с обещанной. Видно, у Поварова карма такая: деньги его не любят.»

ЧТОБЫ ЖИТЬ! «Поваров – человечец!.. Горе-то какое пережил – умерла его жена, потом погиб сын, причем, говорят, под колесами машины близкого товарища. Сразу столько потерь, и каких... Другой бы скис, запил и «растворился», но он – Поваров! Воспрял, дел – по горло, всем он нужен. Учит ребятишек ездить, как депутата его уважают – не зря же снова избрали, теперь снова женат, семью строит... Успеваешь мотаться в Москву в театры. Вот и недавно ездил с женой в «Сатирикон»... Я в Москве живу, стыдно признаться, – сто лет в театре не был, а он из Коломны добирается. Вот ведь мужик!..»

ЛЕНТЯЯМ. Только такие типы, как Поваров, поддерживают дух, делают историю спорта и создают легенды, без которых в спорте остался бы один запах пота. У кого-то в голове засядет мысль ему подражать... Пустое дело – не получится: Поваров один такой и он неподражаем. Чему у него можно поучиться – не лениться жить. ❖

Анатолий ЛЕЛЬБЕР, Анна ПРОКОПЬЕВА,

Николай САМАРИН,

фото Александра БАТЫРУ



БЛЕСК И НИЩЕТА БАЙК-РУНЕТА

Специализированные сайты

Мотоциклетная тема в российском Интернете цветет и колосится: уже дошло до сайтов, посвященных тому или иному направлению мотоспорта и даже отдельно взятым типам байков.



Спортивная тематика – заповедник парадоксов: в стране мотобола и ледяного спидвея самым качественным интернет-ресурсом приходится назвать сайт о мировом шоссейно-кольцевом чемпионате. Расположенный по адресу www.motogr.nm.ru, он работает отлично, оформлен качественно и буквально напичкан информацией, но и она обновляется по несколько раз в неделю. Интервью с пилотами, отчеты о командных тестах, самые последние новости из «конюшен», всякие приятные мелочи вроде скринсейверов и обоев для рабочего стола – здесь найдете, чем отвести душу, даже если вы не фанат «колец». Лучший индикатор популярности сайта – конференция, которая действительно посещается.

Заговорили о «кольце» – упомянем www.superbike.ru, посвященный отечественному шоссейному спорту. Каково состояние спорта – таков и сайт: дизайн отсутствует в принципе, обновления – от случая к случаю. Зато содержит всю документацию, связанную



с чемпионатом России, включая регламент и результаты каждого этапа за последние два года, а также внушительную фотоколлекцию. «Изыюмка» ресурса – несколько статей по теории вождения. Короче, занято.

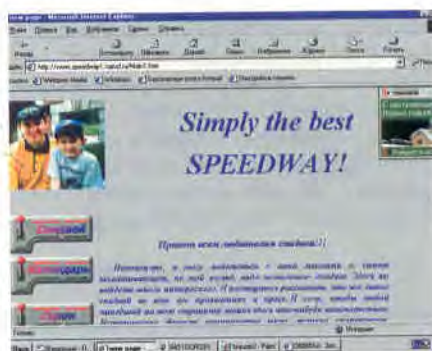
А теперь обратимся к «священной корове» российского мотоспорта – кроссу. Тысячи людей месят грязь по всей нашей родине, существует десятки команд, проводится множество соревнований, а сайтов... целых два! Да и то, жизнь на ирбитской страничке, закрытой по адресу <http://members.tripod.com/uikc/index.htm>, замерла еще



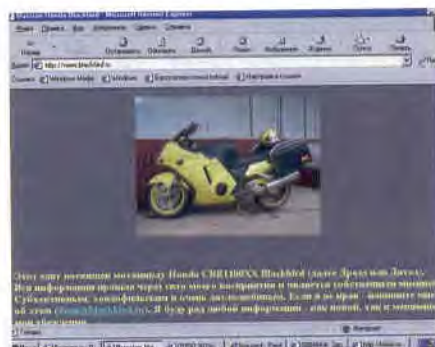
в 1999 году, и самое масштабное в стране направление мотоспорта сейчас освещает единственный www.motocross.ru, но и тот тоже не блещет глубиной содержания. Обидно, но факт.

А вот со спидвеем дела повеселее. Сайтов – целый улей, и все они кишат ссылками друг на друга. Обратите внимание на speedway.chat.ru. К сожалению, последнее время он не обновлялся, но и размещенной на нем информации, особенно о советском периоде, достаточно, чтобы просидеть здесь час-другой. Весьма любопытен проект www.speedway1.nagod.ru – такая мини-энциклопедия сразу по обоим видам спидвея – и гаревому, и ледяному. Особенно содержательны разделы «История» и «Персоналии». Собранные автором факты вы вряд ли найдете на русском языке где-либо еще.

Лучший спортивный сайт – несомненно, motoball.kovrov.ru. В нем новости – самые свежие, данные – самые точные, информация – самая полная. Если вы поклонник мотобола, то тут и «поселитесь».



Только нереально большая любовь способна сподвигнуть людей на создание «модельных» сайтов. Яркий пример тому – www.blackbird.ru, прибежище владельцев Honda 1100 Blackbird. Топорный дизайн компенсируется полнотой содержания: есть сравнительные тесты с другими супербайками, технические характеристики на все модификации «дятла», FAQ, страничка неоперившегося «блэкбёрда» X11 и замечательная подборка о тезках именитого мотоцикла. Но самое ценное – комментарии владельцев «птичек»: искренность изложения кого угодно заставит примкнуть к теплой компании «дятловодов».



Уже не первый год процветает www.opposit.lgg.ru – плод такой же любви, но уже, как видно из названия, к отечественным оппозитам. Очень полезное пристанище для «уралистов»: подборка статей (из



«Мото», кстати, и, тоже, кстати, без санкции «Мото») по всяческому ремонту, уйма техданных, замечательная фотогалерея и супер-пупер страничка с 3-D моделями всяко-разно затюнингованных «Уралов». А также большая редкость для мотосайта – работающий чат с несколькими оформлением.

Ну а «на сладкое» предложим два экзотических ресурса, которые подойдут под определение «виртуальный». www.400cst.iq.ru создан, как сказано на главной странице, специально для владельцев японских «четырёхсоток». Ссылки на него есть во всех поисковых машинах, и сюда регулярно забредают страждущие японовладельцы. И напрасно: полезной информации – мизер, единственная интересная страничка – фотографии. Полет мысли владельца сайта был не только недалек, но и недолог: страница давно не обновлялась. Ничего не потеряете, если в него не заглянете.



Совсем другое дело – <http://ducati.oxygene.ru> (без www). Прямо на главной странице заявлено, что автор ни одним из Ducati никогда не владел, зато привержен марке до гробовой доски. Что и так



ясно: оформление качественное, содержание плотно сбито: здесь узнаете результаты чемпионата супербайков («Дукати Рулез»), сможете лицезреть картинку обожаемого байка, наткнетесь на страничку «Папский драйв», посвященную мотосимуляторам. ❧

Надежда ОСИПОВА

→ ЗВЕЗДНЫЕ КУРЬЕЗЫ



Арнольд Шварценеггер в мотоциклетной аварии в Санта-Монике, Калифорния, разбил любимый Harley, а в придачу сломал несколько ребер. Фанат мотоцикла провел день в местном госпитале. На вопросы множества обеспокоенных поклонников Арни ответил сурово: «Ничто на свете не заставит меня отказаться от семейной поездки на лыжный курорт на Рождество и от съемок в очередном «Терминаторе».

Бритни Спирс сделала романтический подарок бойфренду Джастину Тимберлейку. Солист мальчиковой поп-группы N'SYNK получил мотоцикл Harley-Davidson XL 1200C Sportster. Джастин одержим мотоциклами и в

благодарность за подарок взял Бритни с собой в недельный круиз по Калифорнии. Спирс понравилась поездка, хотя до сих пор на мотоцикл она ни разу не сядила. С одной оговоркой:



звезда была замечена за развлечением на игровом автомате, имитирующем мотогонку.

Популярный американский телеведущий Джей Лено продал на благотворительном аукционе мотоцикл Harley-Davidson FXDL Dyna Low Rider. Байк привлек покупателей не только пробегом в 200 миль, эксклюзив-

ным сиденьем и авторской росписью. Лено просил всех гостей своего шоу поставить на аппарате подпись, и это сделали десятки суперзвезд шоу-бизнеса. Лот-автограф ушел за \$360 200. Вырученные деньги направлены в фонд помощи пострадавшим от терактов в Нью-Йорке.

В прошлом году 55-летняя модель и актриса Лорен Хаттон попала в серьезную аварию в Неваде. Опытная райдерша не смогла удержать мотоцикл и разбилась о ка-



мень на обочине. К счастью, ее быстро заметили на пустынной автомагистрали и доставили в госпиталь. Медики констатировали множественные переломы ног, ушибы и царапины, звезда долго прыгала на костылях. Но печальный инцидент не отвалил ее от затажных мотопутешествий.

Недавно поклонники певца Юлиана перенесли удар судьбы. В одной из телепрограмм он предстал в образе «махрового» байкера – «косая» куртка, банда, приклеенные усы с бородкой. И ничего страшного в том, что новоиспеченный рокер не смог завести мотоцикл, а только распевал баллады, сидя на заднем сиденье. Красавчик доказал, что для байкеров он «свой в доску»: он запел в пять лет от того, что его, малыша, сбил мотоцикл! Юлиан не в обиде – благодаря травме стал популярным и ездит на... красивых автомобилях.

БЕНЗОФИЛЬТРЫ – ДЕЛО ТОНКОЕ

Александр ЛЕБЕДЕВ

Когда забьется грязью карбюратор вашего мотоцикла, можно сделать две вещи: или купить новый мотоцикл, или промыть карбюратор и установить фильтр тонкой очистки топлива. Чтобы впредь не прибегать к первому варианту.

Новорожденный бензин прозрачен, как слеза, но после перевозки к АЗС в цистернах бензовозов его первоначальная чистота неизбежно нарушается. Лохмотья взвеси задержат штатные сетки в бензокраниках, но мелочь пробьется сквозь них, как вода сквозь решето. Только фильтр тонкой очистки топлива в состоянии уловить бензиновую муть. Однако не все фильтры одинаково прилежны.

Так какие покупать? Как «по науке» оценить их свойства? Это мы и выясним. Чтобы понять, что такое хорошо, а что такое плохо, кое-что разьясим.

Специалисты пользуются критериями «номинальная» и «средняя тонкость отсева». Первый отражает способность фильтра задерживать 95% частиц грязи размером свыше 50 микрон (0,05 мм) – они могут вызвать непроходимость топливных каналов карбюратора. Второй – показатель способности фильтра удерживать не менее половины мельчайшего сора, которому «разрешено» проскочить через фильтр. Имеются в виду микроскопические соринки (до 15 мкм), безопасные для системы питания. И далее. Фильтр – барьер, но он не должен мешать свободному течению топлива.



Фото 4.
«БИГ-ФИЛЬТР»
GB-215
(Санкт-Петербург).



Фото 2.
«Невский фильтр»
НФ-03-Т
(Санкт-Петербург).



Фото 3.
«Невский фильтр»
НФ-02-Т
(Санкт-Петербург).



Фото 1.
«КОНИС» КС-02
(Санкт-Петербург).

Новый чистящий элемент не должен снижать напор бензина на входе в карбюратор более чем на 2,5 кПа. Герметичность фильтра проверяют так: накачивают в его корпус двойную дозу воздуха – дополнительно к атмосферному давлению внутри корпуса создают еще одну избыточную атмосферу. После чего фильтр закупоривают: воздух не имеет права просачиваться вовне. Вот, собственно, и все критерии.

Мы поступили следующим образом: в различных крупных магазинах и на рынках (заметьте, не требуя от продавцов сертификатов качества продукции) купили восемь фильтров (фото 1–8). В семи из них фильтрующий элемент – гофрированная «шторка» (фото 9) из специальной бумаги с высо-

кой очищающей способностью. Фильтры, в которых применяется такой способ очистки, существуют с 20-х годов прошлого столетия.

Изделие № 7 – с «изюминкой»: его «барьер» похож на шпатель, обмотанную несколькими слоями ниток – он сделан по новой российской технологии и получил название «объемного фильтра».

К сведению покупателей: по ГОСТу на фильтре должны быть указаны индекс изделия, товарный знак производителя, а также места подвода и отвода топлива (или направление его течения). На корпусе изделия № 5 подобной информации не содержится, а на «восьмом номере» отсутствует название изготовителя. Однако снимать их

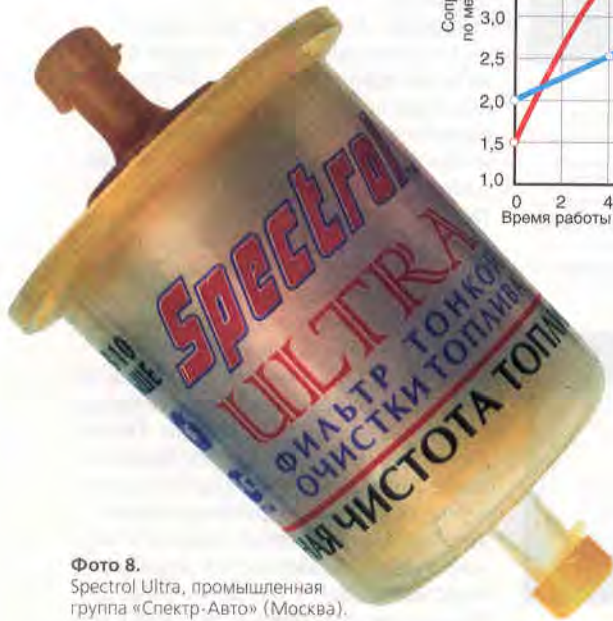
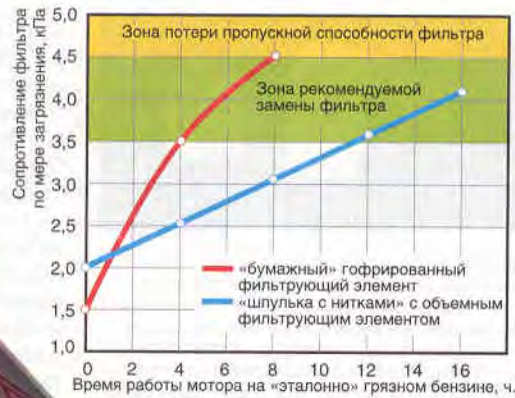


Фото 8.
Spectrol Ultra, промышленная группа «Спектр-Авто» (Москва).



Оценка работоспособности фильтров в двигателе оппозита при полной нагрузке мотора и максимальном расходе «эталонно» грязного топлива:
изделия с «бумажным» гофрированным фильтрующим элементом вошли в зону «риска» практически через 4 часа; «Spectrol Ultra» с объемным фильтрующим элементом адсорбировав грязь в три раза дольше, обеспечивая нормальную работу мотора.

тельно, что фильтр скрывал свое происхождение. Это еще один аргумент в пользу того, что не стоит приобретать безымянную продукцию.

Итак, финалисты определены. Изделия под номерами 1, 2, 4, 6 и 8 можно рекомендовать к использованию. Остается решить вопрос, какой из равных предпочесть? Любимец философов – Буриданов осел – умер с голоду, потому как не осмелился выбрать один из всего двух одинаковых пучков сена. В нашем случае равноценных вариантов целых пять!

Чтобы не уподобиться легендарному животному, решили провести дополнительные (не предусмотренные ГОСТом) испытания на продолжительность «жизни» фильтров при контакте с «эталонно» грязным бензином. Образцовым отстоем «одарил» нас знакомый водитель бензовоза (чье горючее – не скажем). Бензин производит тошнотворное впечатление: мутные разводы, хлопья непонятого происхождения и, само собой, вода в нем... Волю в кулак – заливаем субстанцию в бак оппозита, установленного на стенде (зима, по улице не поездишь). Часы отщелкивают «срок службы» каждого изделия – до первых перебоев в нормальной работе мотора, другими словами, определяем момент, когда



Фото 5.
Фильтр 0450904 – подделка продукции фирмы Bosch (производитель не установлен).



Фото 6.
Champion L101 (E.E.C.).



Фото 7.
Фильтр 17193-117010 (производитель не установлен).

тый» эксперимент, потребительский. Определить «гения чистоты» доверили специальной установке в лаборатории двигателей МГТУ «МАМИ». Чудо-машина проверяла способность фильтров отсеивать грязь, сопротивляемость течению топлива и стойкость к «надуванию», то есть герметичность испытуемых. Полученные данные приведены в таблице. На первый взгляд, результат неутешителен: только пять фильтров выдержали полную программу тестов – заблокировали грязь, «не тормозили» поток бензина и не протекли.

Быстрое разрушение фильтрующего элемента изделия № 5 не удивило, мы и ожидали чего-то в этом роде: отсутствие маркировки и подозри-

тельная дешевизна товара – признак «левака». Отсюда совет: не экономьте копейки – купите вещь, иначе забитый грязью карбюратор обездвижит ваш мотоцикл.

Абсолютное нежелание «номера три» задерживать микронный сор объясняется просто: гофр внутри герметичного корпуса болтался, как цветок в проруби. Рекомендуем перед покупкой потрясти приглянувшийся вам фильтр, и если услышите шелканье «кастаньет», не колеблясь верните товар продавцу.

Дефект образца № 7 скрывал непрозрачный корпус, чтобы обнаружить причину, его пришлось вскрыть. Оказалось, деформированная бумажная «шторка» зияла разрывами. Неудиви-

каждый фильтр «подавится» грязью и перестанет пропускать топливо. Ждать пришлось недолго...

Все «бумажные» финалисты продержались примерно равное время (см. график). Свой класс они подтвердили – все качественно очищали горючее. Но «шторки» быстро превратились в грязевую завесу, плотно перекрывающую подачу топлива. А вот «объемный» фильтр (№ 8) продемонстрировал неоспоримое лидерство в грязеемкости. Его показатели в несколько раз лучше, чем у «бумажной классики».

Секрет победителя – в его конструкции: нить наматывается на каркас так, что образует несколько последовательно фильтрующих слоев. На-

ружный остановит крупные частицы грязи, следующий – соринки поменьше и так далее (по слоям) до улавливания положенных 15 мкм. Если для сравнения нитяные перегородки (фото 10) развернуть в длину, на их поверхности свободно разместятся несколько фильтровальных «бумажек» обычных фильтров.

Вода! Эту губительную для жиклеров системы питания влагу никто из испытуемых не остановил. Все фильтры в большем или меньшем объеме пропустили ее к поплавковым камерам карбюраторов. Попутно – дельный совет. На практике распознать наличие H₂O в топливе можно – мелкие капельки оседают на стенках фильтра. Тогда как чистый бензин такого эффекта не дает. Обнаружили воду в топливе? Не тчитесь – фильтрация здесь бессильна. Ищите химический способ «осушения» бензина: скорее, вам помогут топливные присадки – удалители влаги.

Бить победителей не принято. И все же мы пустили в ход руки – испытали на прочность пластиковые корпуса. Ведь случается, что мотоцикл заваливается на асфальт, и удар может прийтись на корпус фильтра. Если образуется трещина, бензин попадет на раскаленные цилиндры, а это чревато пожаром... Но



Фото 9. Наиболее распространенный способ фильтрации – гофрированная «шторка» (1), выполнена из специальной бумаги с высокой очищающей способностью. Такая конструкция традиционна для большинства производителей фильтров. Новый способ очистки топлива, получивший название объемной фильтрации: внутренности Spectrol Ultra похожи на шпатель, обмотанную несколькими слоями ниток (2).



Фото 10. Развернутые в длину «перегородки» фильтрующего элемента Spectrol Ultra 1 превышают площадь бумажного гофра 2 в несколько раз. Поэтому и грязеемкость его значительно большая, чем у фильтровальных «бумажек».

завершившие нашу экспертизу «удары судьбы» сумели выдержать все испытуемые: разбить корпуса или оторвать патрубки не удалось. Самыми стойкими оказались оболочки № 6 и № 8.

Выводы. В сообществе «бумажных» фильтров явного лидера выделить не удалось. Далее, качественные изделия отечественных производителей абсолютно равноценны импортным, а по стоимости – в два раза дешевле. При контакте с чистым бензином, по паспортным данным, они безотказно прослужат не менее 5–8 тыс. км. Но вероятность встречи с некондиционным топливом на АЗС России все-таки велика – делайте на это скидку и меняйте фильтры чаще. При выборе фильтра в магазинах вспомните о преимуществах объемной фильтрации. Периодически (через тысячу–полторы километров пробега) на глазок оценивайте загрязнение фильтрующего элемента. Если корпус заполнен мутной жижой, безжалостно меняйте «чистильщика» и бензин в баке. Добавим, что при равных условиях малогабаритные фильтры придется менять чаще, чем «полнотельные». ❏

Благодарим лабораторию двигателей МГТУ «МАМИ» за помощь в проведении экспертизы.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ФИЛЬТРОВ ТОНКОЙ ОЧИСТКИ ТОПЛИВА

№	Тип	Производитель	Цена (руб.)	Место приобретения	Номинальная тонкость отсева (50 мкм)	Начальное сопротивление, кПа	Герметичность при удвоенном давлении воздуха	Примечание
1	КС-02	«КОНИС» (Санкт-Петербург)	25	Магазин	+	1,4	+	Соответствует требованиям стандарта
2	НФ-03-Т	«Невский фильтр» (Санкт-Петербург)	20	Рынок	+	1,2	+	Соответствует требованиям стандарта
3	НФ-02-Т	«Невский фильтр» (Санкт-Петербург)	20	Рынок	-	1,0	+	Заводской брак
4	GB-215	«БИГ-ФИЛЬТР» (Санкт-Петербург)	25	Магазин	+	1,3	+	Соответствует требованиям стандарта
5	0450904	Производитель не установлен	7	Рынок	-	1,4	+	От шторки отслаиваются куски
6	L101	Champion (Е.Е.С.)	50	Магазин	+	1,6	+	Соответствует требованиям стандарта
7	17193-117010	Производитель не установлен	25	Рынок	-	1,0	+	Заводской брак
8	Spectrol Ultra	Промышленная группа «Спектр-Авто» (Москва)	20	Магазин	+	2,0	+	Соответствует требованиям стандарта

МОТОЦЕНТР САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Продажа
обмен
ремонт



SUZUKI

Kawasaki



YAMAHA



POLARIS

Набережная Черной речки, д. 1, т./ф.: (812) 320-1883.
www.peter-bike.com

МотоАртСтудия

(095) 778-3969
778-5553

ПОСТАВКА комплектующих, оригинал/тюнинг, в т.ч. Германия, Финляндия и Япония. **NEW И Б/У** запчасти из Японии. **РАЗРАБОТКА** и производство деталей и узлов, в т.ч. поршни, шатуны, вкладыши, звезды, шестерни и др. **ВОССТАНОВЛЕНИЕ** деталей, узлов, покрытий, наварка, шлифовка, гальваника, порошковое окрашивание. **РЕМОНТ** и обслуживание мототехники. **АЭРОГРАФИЯ**. **ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ** — магазин ПОМОЙКА. **БАР** с приятными ценами.

Москва, ЛЕНИНГРАДСКОЕ Ш., 39
www.motoart.ru motoart@mail.ru

МОТОМАГАЗИН НА АВИАМОТОРНОЙ, 47

ВСЁ ДЛЯ
ОТЕЧЕСТВЕННЫХ
МОТОЦИКЛОВ

- запчасти • тюнинг
- прием заказов • пошив сидений
- художественная роспись

м. Авиамоторная, ул. Авиамоторная, 47
тел.: (095) 273 08 81
e-mail: ungerm@yandex.ru

WWW.SPECTROL.RU

Spectrol
МОТОРНЫЕ МАСЛА



Р-Р-РОВНЫЙ
Р-Р-РОКОТ
МОТОРА.....

ДВУХТАКТНЫЕ МОТОРНЫЕ МАСЛА ДЛЯ
СНЕГОХОДОВ
МОТОЦИКЛОВ
СКУТЕРОВ
МОПЕДОВ
ГИДРОЦИКЛОВ
КВАДРОЦИКЛОВ

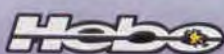


ПГ "СПЕКТР-АВТО"
МОСКВА, ФАКС: 459 0234, E-MAIL: MAIL@SPECTROL.RU



ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИЛЕР КОМПАНИЙ
GAS GAS И НЕВО В РОССИИ

- ✓ для спорта
- ✓ для отдыха
- ✓ для туризма
- ✓ для удовольствия



ТО, О ЧЕМ ТЫ МОГ ТОЛЬКО МЕЧТАТЬ
GAS GAS 50 ROOKIE

АНО Спортивно-технический клуб ОАО "Завод имени В.А. Дегтярева"
601900, Владимирская область, г. Ковров, ул. Труда, 4
тел. (09232) 353-31, тел./факс 354-98

http://www.zid.ru/ru/sport E-mail: zidmark@zid.ru

НЕ СЛЫШНО ЦОКОТА КОПЫТ...

РЕГУЛИРОВКА ТЕПЛОВЫХ ЗАЗОРОВ КЛАПАНОВ YAMAHA XJR1200

Алексей ЖЕЛУДКОВ,
г. Орел

Каждый новый звук в «симфонии» мотора – как угроза предстоящего ремонта. Не суетитесь, обострите слух и попробуйте его расшифровать: если стук исходит из головки цилиндров и он похож на цоканье копыт лошади, нужно регулировать клапаны. Не впадайте в стресс, если в мастерской скажут, что запчасти придется везти из-за семи морей, а значит, долго. Лично я нашел способ на время «задушить» стук клапанов. Простое решение при диагностике узла. Но до клапанов еще

нужно добраться.

Сначала придется снять бензобак. Пространство под ним – сплетение трубок рамы и проводов – настоящая свалка отложений. Первым делом займитесь уборкой этой территории (на катушки зажигания воду не лить!). Затем с помощью «пельменя» из чистой тряпки расправьтесь с грязью на крышке клапанов (фото 1) – вы должны исключить попадание воды и остатков мусора к распредвалам и маслу. Откройте еще одну крышечку – ту, что слева на картере мотора: под ней прячется датчик системы зажигания (фото 2) и шляпка болта – идеальный привод для

вращения коленвала вручную. При вывинченных свечах зажигания силы на это почти не потребуется. Вооружитесь комплектом стальных калиброванных щупов: от 0,1 до 0,25 мм с шагом 0,01 мм. Измерения проводите при комнатной температуре – 18–20°C. Норма для тепловых зазоров впускных клапанов – от 0,11 до 0,15 мм, выпускных – 0,16–0,2 мм.

Поочередно для каждого цилиндра установите кулачки впускного и выпускного распредвалов в положение «руки вверх». Продвиньте щуп в образовавшуюся щель (фото 3). Законный «номинал» легко провалился? Значит, зазор

«убежал» – регулировочная шайба «поистрепалась». Продолжите замеры, используя щупы потолще, пока не почувствуете сопротивление.

Классически зазор восстанавливается подбором новой шайбы большей толщины. Носитель исходной информации – старая деталь. Поднять ее из постели толкателя клапана помогут отвертка и магнитик на проволочке (фото 4). Жалом отвертки нажмите на край толкателя, к шайбе подведите магнит и аккуратно извлеките ее из головки цилиндров. Зафиксируйте в памяти ее позицию – на одной из плоскостей шайбы обязательно



Фото 1.

Сняв бензобак, удалите грязь. Оберните участок рамы над клапанной крышкой чистой тряпкой.



Фото 2.

При «позиционировании» кулачков распредвала во время измерения тепловых зазоров клапанного механизма удобно использовать шляпку болта 2. Для проведения операции удалите крышку, закрывающую датчик системы зажигания 1. При сборке следите за тем, чтобы прокладка 3 точно вошла в свои пазы 4.

есть маркировка «полноты». Эти циферки должны смотреть в сторону клапана. Если смотрят в другую, значит, здесь уже успели поковыряться до вас и явно не фирмачи. А ведь обычно регулировке зазоров (читай – замене шайб) предшествует пробег не менее 20–30 тыс. км... Нелишняя операция: с помощью микрометра удостоверьтесь в том, что надпись соответствует истине. Сожмите измерителем края детали в том месте, где кулачок вала не контактировал с ее плоскостью. Что-то не сходится? Бывает: порою и аккуратные японцы ошибаются на одну-две сотые миллиметра. Но давайте исправлять дефект.

Вернемся к цифрам. Размер регулировочной шайбы рассчитывайте по формуле: $H + B + (A - C)$, где H – толщина новой детали; B – тот же параметр снятой шайбы; A – замеренный щупом зазор; C – номинальный (паспортный) зазор. Вот этих-то выделенных «кругляков» нужного размера и не на-

шлось ни в одном техцентре. У меня под рукой остались щупы и старые шайбы. Подумал: а если отрегулировать зазор до номинала кусочком калиброванной пластины и старой шайбой «слепить» их воедино?

Итак, набор щупов пошел «в расход». Избыток зазора ликвидируйте обрезком щупа размером около 10 на 15 мм (фото 5). Уложите его в постель толкателя клапана (по ее диаметру), сверху укройте «родной» шайбой. Перед сборкой удалите с плоскости толкателя излишки масла и попавшую на нее пыль. Раскладывая шайбы по «родным» местам можно уже без магнита. Затем вручную прокрутите вал на четыре-пять оборотов – движение клапанного механизма заставит сопряженные плоскости плотно прижаться друг к другу. Проконтролируйте восстановленные зазоры – щуп нужной толщины должен входить и выходить из тепловой «щели» с легким торможением.

Прежде чем закрыть

клапанный механизм крышкой, ликвидируйте масляные потеки на прокладке и корпусе головки цилиндров: для японского мотора «запотеть» – страшный стыд.

Оригинальный способ ремонта оправдал надежды. «Цокот копыт» под клапанной крышкой не раздавался почти 1000 километров. Но заполучив долгожданные «родные» шайбы, я немедленно установил их. ❧

Конструкция клапанного механизма Yamaha XJR-1200:

1 – клапан; 2 – опорная шайба; 3 – внутренняя пружина; 4 – наружная пружина; 5 – опорная тарелка; 6 – сухари замка клапана; 7 – толкатель; 8 – регулировочная шайба.



Благодарим за помощь в подготовке материала техцентр «MOTO-HELP».

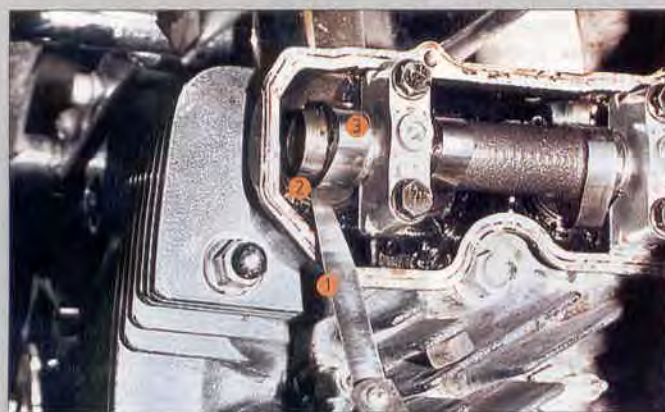


Фото 3.

Измерение теплового зазора в клапанном механизме: 1 – щуп; 2 – регулировочная шайба; 3 – нажимной кулачок распредвала (развернут на 180° от точки максимального открытия клапана).



Фото 4.

Извлечение регулировочной шайбы из постели толкателя: 1 – жало отвертки; 2 – постель толкателя; 3 – шайба; 4 – магнит.

Фото 5.

«Неокомбинация»: 1 – обрезающий щуп, по толщине совпадающий с «избытком» зазора; 2 – постель толкателя клапана; 3 – изношенная регулировочная шайба.



УПРАВЛЯЕМЫЙ ВЫХЛОП

ОБСЛУЖИВАНИЕ МОЩНОСТНОГО КЛАПАНА
В ВЫПУСКНОЙ СИСТЕМЕ YAMAHA YZ125

Владимир ЧЕКУШЕВ, «мастерская «Мото-HELP», г. Москва

К мощным показателям моторов внедорожных мотоциклов, будь то эндуро или «кроссач», предъявляются исключительно жесткие требования. Необходимо одновременно и «снять» максимальную мощность, разогнав коленвал до 11–12 тысяч оборотов, и не потерять тягу на «низах». Реализовать то и другое 2-тактному двигателю помогает особая организация выхлопа.

«Настроенный выпуск» – термин уже привычный. Можно очищать цилиндры, пользуясь резонансной волной от энергии массы движущихся газов. Но если проходное сечение выхлопа настроить на максимальную мощность, неизбежно упадет тяга на «низах», и наоборот. «Всережимной» геометрии каналов и труб выпуска не существует. Следовательно, необходим «автомат», отслеживающий режим работы мотора и самостоятельно управляющий «волнами» в системе выпуска по оптимальной программе.

В двигателе Yamaha YZ125, как и во многих других малокубатурных двух-

тактниках спортивного назначения, специальное механическое устройство изменяет площадь выпускного окна цилиндра. «Интеллект» скрыт под крышкой в передней части цилиндра (фото 2). Вал схватывает толкателем и пружинами штифты стальных заслонок (фото 1), утопленных в горячую зону отвода отработавших газов. Заслонки держат «нос по ветру» – поддерживают постоянный напор струи выхлопа: полностью открывают выход отработавшим газам на высоких оборотах и прикрывают его при замедлении скорости движения поршня.

Система рычагов и шарнир контролируют вращение оси вала (фото 2) и, соответственно, перемещение заслонок. «Мозговой центр» (фото 4) расположен рядом с коленвалом, под правой крышкой картера. Он «считывает» частоту вращения коленвала (косвенно характеризующую нагрузку на двигатель) через зубчатую передачу. Перерабатывает полученную информацию центробежный (неразборный!) регулятор и пружина. Чем выше скорость вращения оси, тем больше ход грузиков. Пружина начинает сжиматься, и прорезь вала «едет» вверх, увлекая за собой ползунок. На поверхность картера усилие передает ось. Результат – заслонки обеспечивают минимальное сопротивление газам.

Конструкция «интеллектуального выпуска» исключительно проста и отчасти неоспорима. Картина портит злостная сущность 2-тактного двигателя: даже самое прекрасное масло в нем подгорает и постепенно забивает коробочку с заслонками. Клапан становится «тугим на подъем», поэтому не грех раз в сезон (лучше перед ним) избавиться от отложений.

В первый раз добраться до механизма будет трудно. Японцы закрепляют крышечку (фото 2) болтами под «крест», а манипулировать отверткой мешает радиатор. Аккуратно отодвиньте его в сторону, предварительно отсоединив от рамы. На будущее: найдите замену «родным» болтам – подберите такие же, но с шестигранной шляпкой. Гаечный ключ сюда втис-



Фото 1.

Клапанный механизм:

1 – заслонки, регулирующие проходное сечение выпускного окна; 2 – вал с толкателем; а – каналы, в которых «плавают» заслонки.

Фото 2.

Механизм клапана в сборе:

1 – приводной вал; 2 – толкатель заслонок; 3 – пружины, прижимающие толкатель к заслонкам; 4 – крышка корпуса исполнительного механизма; б – каналы сапуна.



Фото 3.

Механизм привода:

1 – система рычагов; 2 – шарнирный узел; 3 – защитный кожух; 4 – крепежный болт.



Фото 4.

Блок центробежного регулятора:
1–2 – зубчатая передача передает вращение от коленвала к центробежнику;
3 – центробежный регулятор;
4 – возвратная пружина;
5 – вал с прорезью регулятора совмещается с ползуном б;
7 – ось, передающая «сигнал» на систему рычагов.

нется без помех. Снимите защитный кожух (фото 3), открутите болт, извлеките вал привода и сами заслонки. Эти детали отмочите в ацетоне или ином растворителе. Позаботьтесь о чистоте каналов (фото 1), но учтите, что операция потребует хирургической точности. Киком продвиньте поршень в положение полного перекрытия выпускного окна. Вложите в каналы небольшие тампоны (подойдет вата), закрывающие тело поршня. С помощью аэрозольного очистителя карбюратора и чистой салфетки надрайте металл до блеска. «Вековые залежи» нагара вычищайте деревянной палочкой (сталь

алюминию противопоказана!). Следите, чтобы защита поршней не промокла насквозь – зеркало цилиндра и карбюраторная «отъедалка» не дружат. Тем же очистителем восстановите проходимость салуна (фото 2), сбрасывающего избыточное давление газов в атмосферу.

Перед сборкой удостоверьтесь, что шарниры, вал и заслонки перемещаются в гнездах без заеданий. Блок центробежного регулятора – узел неремонтопригодный. Правда, на моей памяти он ни разу не отказывал.

На такую заботу мотор откликнется динамичным набором оборотов, ростом мощности и отличной сопротивляемостью к нагрузкам. Нерадивый же хозяин вынужден будет довольствоваться малым – вроде «диетической» «Пепси» – мотоцикл вроде и едет, но «калорий» ему явно не хватает.

На разных моторах встречаются решения расположения и формы клапана, отличающиеся от описанного. Но принцип его конструкции тот же, даже если в состав системы регулируемого выхлопа включена электроника. ❏

→ ВОПРОС - ОТВЕТ

Слышал, что новый мотоцикл «Иж-Планета 5» может заводиться и без аккумулятора. Дергал-дергал – не получается...

Александр Борисевич,
Минск, Белоруссия

Из «Ижей» без аккумулятора заводится лишь «П5-01», который оснащен генератором маховичного типа (ротор – снаружи статора). ❏

Недавно потерял документы на свой мокик и теперь без них боюсь нарваться на претензии автоинспекторов, когда езжу по дорогам общего пользования. Подскажите, что делать?

Андрей Чудов, пос. Ставрово
Владимирской обл.

Для езды по дорогам документов о регистрации и на право пользования мокиком не требуется. Арестовать его можно только через суд и только в случае, если поступит заявление от лица, потерпевшего в результате кражи мокика, при этом еще надо будет доказать, что у вас именно тот самый – краденый. Так что катайтесь и ничего не опасайтесь – это ваша собственность, точно такая же, как велосипед, пальто или часы. Никто же не требует документальных доказательств того, что они ваши. ❏

Всем хорош мой «Восход ЗМ-01», но его двигатель часто клинит. Как избавиться от этой напасти?

Николай Дюжков,
Ковров

Причин может быть несколько: нерегламентный зазор между поршнем и цилиндром (чаще всего это «болезнь» мотора из недавнего ремонта), перегрев двигателя из-за неверной регулировки опережения зажигания и (или) карбюратора, применение некачественного масла или его недолив в смесь с бензином. Советы, какие применять сорта и в каких количествах заливать масло, а также как правильно регулировать зажигание изложены в заводской инструкции по эксплуатации. При подборе поршня, если под рукой нет измерительных приборов, воспользуйтесь дедовским методом. Снимите цилиндр и поршень. Затем, вставив поршень сверху в вертикально расположенный цилиндр, наблюдайте, как он опускается. Если движется под собственным весом плавно и достигает нижней точки в течение 1–2 секунд – все в порядке. Если застревает, не сомневайтесь: причина заклинивания – в недостаточном тепловом зазоре между деталями.

Заодно проверьте, нет ли следов задира или наволока алюминия от поршня на зеркале цилиндра. Это тоже может служить причиной подклинивания поршня. ❏

Хочу установить на «Иж-Ю4» систему водяного охлаждения от «Ижа» другой модели.

Евгений Ефимцев,
Челябинск

Установка жидкостного охлаждения от «Иж-Ю5 Сб.1-08.01» возможна только на «Юпитер-5». У «Юпитера-4» другие посадочные места цилиндра, потому такая перестановка трудно осуществима. ❏

SUZUKI

- ♦ Мотоциклы
- ♦ Запасные части
- ♦ Ремонт
- ♦ Одежда и аксессуары

Москва,
ул. Автомоторная, д. 2
Тел.: 456-6701,
504-3092
sansanih@mtu-net.ru

ТРОЕ НА ВАЛУ, НЕ СЧИТАЯ ВАРИАТОРА

ЗАМЕНА САЛЬНИКОВ КОЛЕНВАЛА ДВИГАТЕЛЯ СНЕГОХОДА «РЫСЬ»

Николай МЕЛЕХИН, г. Москва

«В обычной жизни она была на редкость милым и нежным созданием, но слушать, как она выражается на реке, было просто страшно...» – помните, это из Джером К. Джерома «Трое в лодке, не считая собаки».

Так и в «стрессовой» ситуации 2-тактный двигатель «Рыси» демонстрирует себя с худшей стороны. Впрочем, чего ждать, если владелец «кормит» мотор не качественным маслом, а всякой гадостью. Итог: через пару тысяч километров пробега вместо милых уху звуков, сопровождающих вспышки в цилиндрах, картер начал издавать неприличные хлюпы. Сальники коленвала, разгерметизировавшиеся из-за дефицита «смазки», стали всасывать воздух, и система картерной продувки цилиндров резко обеднила горючую смесь. Единственный способ избавиться от этой неисправности – заменить изношенные сальники. При этом вас ожидает «удовольствие» полной разборки мотора.

Вначале освободите движок от «внешних связей»: снимите ремень вариатора, топливную магистраль, электропроводку и ручной стартер. Демонтируйте системы впуска-выпуска и цилиндры (см. «Мото» № 1, 2002). Советуем снять и поршни (обязательно пометьте номер цилиндра!). Освободив четыре «точки» крепления опорной плиты, извлеките «остатки» силового агрегата из подкапотного пространства. Переверните конструкцию «вверх ногами», поставьте ее на шпильки цилиндров, открутите четыре болта (фото 1) и удалите плиту.

Половинки картера соединяются 14 болтами (фото 1). Прежде чем рассоединять их, избавьтесь от системы охлаждения (фото 2): снимите защитную решетку вентилятора, открутите три болта крепления храповика и шкива клинового ремня. Освободите от гаек четыре шпильки (фото 1), удерживающие на картере мотора корпус «воздуходувки».

Следующее препятствие – ротор магдино (фото 2), его нужно спрессо-



Фото 1. Картер двигателя:

- 1 – крышка картера;
- 2 – болты, стягивающие картер;
- 3 – шпильки – крепление корпуса вентилятора;
- 4 – «воздуходувка».



Фото 2. Узел воздушного охлаждения:

- 1 – защитная решетка вентилятора;
- 2 – храповик ручного стартера;
- 3 – приводной шкив клинового ремня;
- 4 – ротор магдино (с отверстиями для регулировки зажигания);
- 5 – гайка крепления ротора.

вать с конусного вала специальным съемником, предварительно открутив гайку крепления ротора. Если под рукой нет «родного» специнструмента, подойдет автомобильный – его «лапы» соответствуют отверстиям в роторе. Колотить молотком или киянкой, а тем более нагревать ротор строго воспрещается: магниты, расположенные по его периметру, могут отлететь или «потерять силу». Не провороньте и шпонку, «сидящую» в конусной части вала (она предотвращает поворот ротора), – ее также нужно демонтировать.

Статорная пластина (фото 3), «база» для катушки освещения и зарядной обмотки зажигания, крепится к картеру двумя винтами. Снимая узел, отметьте положение пластины 1 относительно картера двигателя. При сборке это поможет точно регулировать момент искрообразования. Заводское положение статора отмечено риской и линией разъема картера (фото 4). Отсоединяя провода, не потеряйте разрезной резиновый уплотнитель проводов.

Но и теперь не спешите «раздирать» картер пополам. Обе половинки легкоплавные и тонкостенные – ронять их на пол не рекомендуется! Поэтому ослабьте на пять-восемь оборотов все 14 болтов и обстучите «героя» деревянным молоточком справа-налево и наоборот. Задействовать отвертку как рычаг также не стоит. Сопрягаемые плоскости уплотняются только герметиком. Малейшая вмятина резко усложнит процедуру ремонта. А серьезное повреждение вынудит менять деталь. Болты-ограничители не дадут крышке картера перекосяться и заклинить на коротких (5–6 мм) направляющих втулках (фото 5). Преодолев эту «высоту», можно избавляться от крепежа. Но снимаемую половинку продолжайте двигать осторожно: в опорных подшипниках коленвала много маленьких полукольцев, которые удерживают кривошипный механизм от осевых перемещений. В случае потери найти им замену сложно. Теперь смело поднимите вал из постели и получите... всего один



Фото 3. Блок управления зажиганием и генератор:
1 – статорная пластина;
2 – катушка освещения;
3 – обмотка зажигания.

Фото 4. Расположение меток блока зажигания:
а – риска на статоре;
б – линия разреза картера.



Фото 5. Вид на «располовиненный» картер:
1 – направляющие втулки;
2 – крышка картера;
3 – набор полуколец;
4 – центральный сальник.

Фото 6. Полукольца должны точно совпадать со своими прорезями.

Фото 7. Сальник терся почти «всухую»; герметичные кромки срезаны.

сальник. Тот, который расположен со стороны статора зажигания.

Добраться до второго мешает целая «фортификация» – ведущий шкив с центробежным регулятором вариатора. Снова беритесь за гаечные ключи: открутите центральный болт (фото 8) и по инструкции введите в освобожденное отверстие «трубку с болтом-съемником». У вас такая есть? У меня тоже... нет. Следовательно, узел придется «развязывать» полностью. Чтобы не нарушить заводскую балансировку, обязательно пометьте взаимное расположение деталей. Открутив шесть болтов крышки, освободите ее. Выньте пружину и три грузика с осями. Доступ к той самой резьбе, куда «вводится трубка с болтом», открыт. Подберите из подручных средств (или изготовьте) «свой» съемник (см. рисунок). С его помощью спрессуйте остатки ведущего шкива с посадочного конуса. Второй сальник сам упадет вам в руки.

Третье уплотнение (фото 5) «вживлено» непосредственно в коленвал, его замена возможна только у профессионалов. К счастью, «среднее звено» сальников самое прочное. Оно постоянно контактирует с масляной «атмосферой» топливной смеси и практически не выходит из строя.

Сборку ведите в обратной последовательности. Трещины поверхности новых сальников обработайте консистентной смазкой (отлично подходит «ШРУС-4»). На предварительно обезжиренные плоскости половинок картера нанесите тонкий слой герметика. Воспользуйтесь Aviation Gasket Adhesive & Sealant (авиационный прокладочный клей-герметик), он не только удерживает бензин и масло, но и предотвращает коррозию крепежа. Вкладывая вал в постель, расположите его так, чтобы все направляющие сальников и полукольца вошли в свои проточки. То же самое проделайте с крыш-



Фото 8.
Ведущий шкив и центробежный регулятор:
1 – центральный болт;
2 – корпус регулятора;
4 – пружина;
5 – грузики с осями;
6 – ведущий вал с резьбовыми отверстиями под съемник.



Приспособление для спрессовки центробежного регулятора с коленвала.

кой картера (фото 5). Крепеж картера затягивайте в очередности и с усилием, указанным в инструкции (динамометрический ключ обязателен): болты М6 – 1/1,5 кг·м, а М8 – 2/2,5 кг·м.

И впредь не забывайте о правилах «замеса» топливной смеси. Не жадничайте, добавляйте к бензину только двухтактные масла – они гарантированно смажут пары трения движка и уменьшат вредоносное нагарообразование на поршнях. Смешивать масла разных марок опасно: разные «пакеты» присадок могут и не сойтись «характерами» и сведут на нет «скользящие» свойства масел.

После любой серьезной разборки мотора дайте деталям прикататься. Помогите им – добавляйте масло к топливу в пропорции 1/25. Верст через двести вернитесь к норме – 1/50. Готовить смесь надо заранее: в отдельной канистре, в тепле, а перед употреблением хорошенько взболтать. ❏

СВЕЧА РАБОТАЛА БЕЗ ИЗОЛЯТОРА

Хочу поделиться способом, как заставить искрить абсолютно «мертвую» свечу зажигания. Мое изобретение родилось в безвыходной ситуации – когда свеча движка «Пилота» «кончилась» и остановила мокик далеко от дома. Я чистил изолятор и электроды, прожигал их – ноль реакции. Вместе с тем, разряд явно происходил, но где-то во внутренностях свечи.

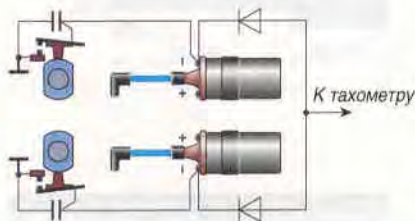
Распалившись, жалом отвертки сковырнул изоляцию центрального элект-

рода и, отогнув боковой разрядник, вытряхнул ее из свечи. Отрегулировал икровой промежуток и... свеча заработала! Правда, разряд проскакивал сразу и внутри резьбового корпуса, и между электродами. Но движок запустился и работал достаточно ровно. При ускорениях возникли детонации в цилиндре, а мотор быстрее обычного набирал температуру. Но до дома я добрался, а там, конечно, заменил свечу на новую. ❧

Александр ГРЕЧИХИН,
Зеленоград

ПРОЩЕ ПРОСТОГО

Хочу еще раз вернуться к предложению об установке «вазовского» тахометра на «Иж-Юпитер». Есть способ, еще проще предложенного Андреем



Ульяновым в «Мото» № 12-01. Ничего не надо переделывать и вытачивать – достаточно в схему ввести два диода (например, Д226Д), как показано на рисунке. Такая схема работает у меня «без сюрпризов» уже более 7 лет. ❧

Евгений ОСИПОВ,
Великий Новгород

От редакции: одновременно с письмом Евгения Осипова пришел конверт от другого Евгения – Лазаренко из с. Тальменка Алтайского края. В нем содержался точно такой же совет. Нам кажется, что лучшего подтверждения пригодности схемы не требуется.

КОГДА ФИНАНСЫ ПОЮТ... О ПОРШНЕВОЙ

После нескольких лет интенсивной езды на «Минске» поршневая двигателя полностью изнашивалась. Новый цилиндр с поршнем на рынке стоит дорого. Выход – расточить старый, благо ремонтные поршни оказались дешевыми. С мастерскими, также по соображениям эконо-

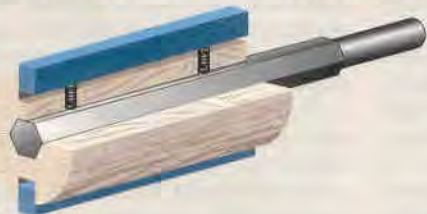
мии, решил не связываться – дрель есть, а хон несложно изготовить. Как? Берешь деревянную бобышку диаметром, равным диаметру ремонтного поршня, в ней выдалбливаешь две продольные канавки. Их ширину выбирал по абразивным брускам, которые купил на рынке. В моем случае – размерами 10x10x100 мм.

Брусочки подпружинил, бобышку насадил

на шестигранник и зажал в патрон электродрели. А дальше все по технологии хонингования: дрель с вращающимся хоноремещал вверх-вниз, поливал место обработки керосином. Периодически контролировал диаметр и, когда ремонтный поршень немного стал заходить в цилиндр, установил более слабые пружины и увеличил обороты дрели.

Мотор собрал, обкатал его и был приятно удивлен: «максималка» выросла на 15 км/ч. Воистину, «не боги горшки обжигают»! ❧

Сергей ЧАДИН,
Нижний Тагил



КЛИН КЛИНОМ ЗАКРЕПЛЯЮТ

Тюнинг скутера обычно затрагивает «верха» – поршень, головку и цилиндр. А страдает от этого «низ» – коленвал. Так случилось и у меня – разбило отверстие под коренной палец шатуна в левом «блине» коленвала. Стоимость новой детали приближается к цене подержанного мотора, и я решил «колесо» отремонтировать.

Прежде всего, нашел пустотелый поршневой палец от «Иж-ПС» диаметром 18 мм. Но как его надежно закрепить? Ведь для запрессовки в щеку коленвала нужно, чтобы диаметр был больше номинального (18 мм). Надо как-то раздуть палец от ПС, но так, чтобы его тонкие закаленные стенки не треснули.

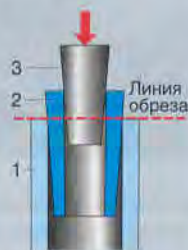
Пришло такое решение:

установить два конуса, твердый и мягкий, один в один. Первый конус выточил из старого поршневого пальца от «Явы-638». Его наружному диаметру 16 мм эльборовым резцом на токарном станке придать конусность (0,3 мм на 100 мм обработки). Затем загнал в «псовый» палец прессом, с натягом 0,02–0,03 мм, а излишки удалил «болгаркой». Чтобы зафиксировать этот конус, обработал керном периметр сопряжения.

Второй конус выточил из сырой шпильки, запрессовал с таким же натягом. Отрезал лишнее и замерил диаметр внешнего пальца микрометром: 18,05 мм. Получилось то, что хотел: усилие запрессовки в щеку коленвала составило 7–10 тонн.

После ремонта «табуретка» мчит, как новая. ❧

Андрей ЛЯШЕНКО,
г. Георгиевск Ставропольского кр.



Подготовка к запрессовке:

- 1 – палец «Иж-ПС»;
- 2 – первый конус из пальца «Явы-638»;
- 3 – второй конус из шпильки «сыромятины».

НА 12 В РАДИ ПДД

У меня мотоцикл К-750 1961 года выпуска с 6-вольтовым электрооборудованием. Мощности такого генератора (65 Ватт) недостаточно для езды на малых оборотах с включенным ближним светом, как того требуют ПДД. У себя в гараже раскопал 12-вольтовый генератор от «Урала» на 145 Ватт. И вот хочу поделиться опытом, как его установить.

Удалите с верхней части картера двигателя крепление хомута старого генератора. Сделать это можно при помощи ножовки и напильника либо «болгаркой». Напильником с передней части картера, где посадочное гнездо генератора, аккуратно снимите слой металла, чтобы обеспечить плотное прилегание переходной шайбы. Не пугайтесь: на передней поверхности картера возникнут два технологических отверстия. Для их заделки выточите дюралюминиевые пробки с резьбой М18 (рис. 1). В картере нарежьте

резьбу и заглушите отверстия этими пробками (закрепите их герметиком-прокладкой и раскерните). Совет: резьбу в картере нарежьте не до конца, а не то получится своего рода конусная резьба, и она не позволит выкрутить пробку.

Есть два варианта изготовления эксцентричной переходной шайбы (рис. 2).

1. Шайбу сделать стальной, тогда ее крепят на двигатель с помощью болтов М8, которыми заодно крепится и новый генератор.

2. Шайбу сделать из дюралюминия. Она приваривается аргоном, и уже в шайбе, приваренной к картеру, просверлить отверстие, в них нарезаются резьба под болты.

После того, как шайба выточена, в ней просверлите два отверстия диаметром 7 мм. Шайбу вставьте в посадочное гнездо генератора так, чтобы максимальное смещение внутреннего диаметра приходилось кверху картера. При помощи дрели, не вынимая шайбы, про-

сверлите в картере два отверстия диаметром 7 мм. Затем выньте шайбу и рассверлите отверстия до 8 мм. В шайбе нарежьте резьбу М8.

Болты крепления шайбы и генератора изготовьте из шестигранного прутка с сечением 12 мм (рис. 3).

Зубчатое колесо на генератор поставьте от старого 6-вольтового генератора. Так как устанавливаемое колесо длиннее стандартного, проточите его для того, чтобы закончить корончатую гайку крепления колеса к генератору. Точно так же проточите вал генератора под диаметр 12 мм.

Перед установкой переходной шайбы не забудьте проложить прокладку либо нанести автомобильную герметик-прокладку на места прилегания шайбы к картеру. Закрутите болты, установите генератор и отрегулируйте межосевое расстояние между зубчатым колесом газораспределительного механизма и колесом генератора. ❖

Максим ВОСТРОВ,
Самара

«МУЗЫКАЛЬНЫЙ» ТАХОМЕТР

Все знают, что тахометр от «Вояжа», детище завода «Автоприбора», безбожно врет, и стрелка его дергается. Но и его в провинции не достанешь. Я штатный прибор переиначил. И перво-наперво... раскучил плейер. Из этой «музыкальной шкатулки» (типа HKN) извлек моторчик, рассчитанный на напряжение 1,7 вольт. Он свободно размещается между бобиной и прерывателем в корпусе коробки зажигания «Урала» (рис. 1). Закрепил его к крышке прерывателя на кронштейне из жести. В крышке сделал два паза для пассива (от того же плейера), который

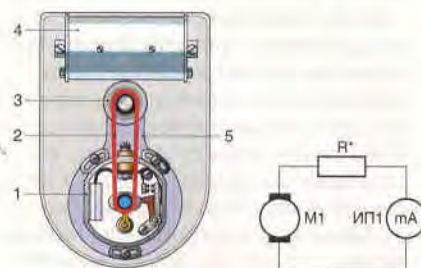


Рис. 1. Модернизированная коробка зажигания:
1 – прерыватель;
2 – пассив;
3 – моторчик от плейера;
4 – бобина;
5 – кронштейн моторчика.

вращает моторчик от вала прерывателя. Таким образом, при работе двигателя моторчик вырабатывает ЭДС, величина которого прямо пропорциональна оборотам. Остается найти измерительный прибор – любой стрелочный амперметр с рабочим током 100–200 мА. Резистор подбирается при настройке прибора. Так как эталонного тахометра под рукой не оказалось, установил мотоцикл на центральную подставку, завел и включил четвертую скорость. Заранее просчитал, исходя из внешнего диаметра pokrышки и передаточных отношений КП и моста, каким оборотам коленвала мотора соответствует та или иная скорость. Осталось подобрать резистор R* (рис. 2), (в моем случае его сопротивление составило 2 кОм) и по-новому разлиновать шкалу. На все работы ушло полдня.

Полгода проездил со своим тахометром, и он ни разу не отказал. ❖

Богдан ХОВАНСКИЙ,
г. Людиново Калужской обл.

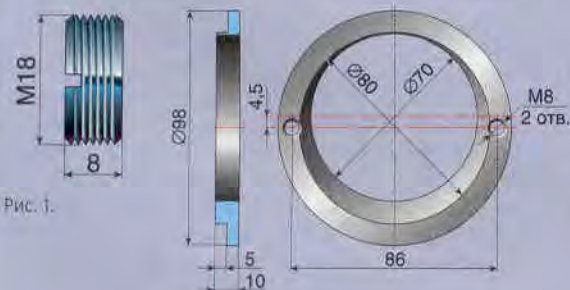


Рис. 1.

Рис. 2.



Рис. 3.

→ moto GP

ПОРА ПЛАНЫ РАСЕКРЕТИТЬ

7 апреля на трассе Suzuka начнется чемпионат мира в новом классе – «Moto GP». К участию в нем допускаются 4-тактные мотоциклы с объемом двигателя до 990 см³. Команды, готовые выйти на старт, продолжают представлять свою технику.

Aprilia приурочила презентацию нового четырехтактника к мотошоу в Болонье. Мотоцикл, получивший название Aprilia GP RS, с 3-цилиндровым двигателем объемом 989 см³, мощностью 200 л. с. при 15 000 об/мин. Шасси – алюминиевое, тормоза – карбоновые (передний – 290/320 мм, задний – 218 мм). Поставщик шин для команды – Dunlop.

Aprilia пока единственный из подавших заявку производителей, который выставляет в новом классе официальную команду. Президент концерна Ивано Беджио заявил:

– Мы отдаем себе отчет в том, что у японцев за плечами более 40 лет участия в чемпионатах мира. Поэтому планы наши осторожные: предполагаем, что начнем добиваться результатов со второй половины сезона. Причем «результат» для нас вовсе не означает выигрывать или призовое место – достаточно быть в первой пятёрке.

Согласен ли с этой программой-минимум первый пилот команды француз Режи Лакони? У него за плечами огромный опыт выступлений и в Гран-при в классе «500», и в «Супербайке». Напомним, в прошлом сезоне он выступал в «Супербайке» именно за Aprilia и выиграл последнюю гонку.

Когда приступит к испытанию нового байка Лакони и кто станет вторым пилотом команды – к моменту подписания номера в печать это еще не было известно. Зато известно имя тест-пилота. Им стал итальянец Марчеллино Луки – вот уже на протяжении 20 лет он официальный тестер Aprilia.

Представила новый четырехтактный мотоцикл и команда Suzuki. Но, в отличие от Aprilia, техническими подробностями о нем публике не порадовала. Зато прояснилось, на каких мотоциклах примет участие в стартующем чемпионате, – на четырехтактных.

Активные тестовые сессии после зимнего перерыва команды начнут в феврале. С 15 по 17 назначены официальные тесты в Валенсии (Испания) для команд классов 250 «кубиков» и «Moto GP».

НЕСКУЧНЫЙ БЬЯДЖИ

Виктор МАМОНТОВ,
обозреватель ТВЦ,
специально для «Мото»

Продолжаем знакомить с главными действующими лицами предстоящего чемпионата мира по кольцевым мотогонкам Гран-при. В ноябрьском номере мы представили последнего чемпиона мира в классе 500 куб. см Валентино Росси. Сегодня – о его главном сопернике.

Это самый титулованный из всех действующих итальянских гонщиков, культовая фигура современных мотогонок Макс Бьяджи.

Ему 29 лет. Первую официальную гонку провёл в 89-м. В чемпионате мира дебютировал в 91-м. Первую победу одержал в 92-м на Гран-при Южной Африки. Четырехкратный чемпион мира в классе 250 см³ (1994, 1995, 1996 и 1997).

ТРАВА ИЛИ АСФАЛЬТ?

Кто знает, может быть, Италия потеряла в его лице отличного футболиста. Во всяком случае, в самом начале спортивной карьеры вопрос стал ребром – или футбол, или мотогонки. Но все стало ясно после того, как Макс сначала выиграл национальный, а потом и европейский чемпионаты. Так как приглашения в сборную Италии по футболу к тому времени не поступило, он остался в мотоспорте. И не просто остался – дебютировал в Гран-при в классе «250». Aprilia осталась довольна приобретением: уже в следующем сезоне Макс пять раз поднимался на подиум и одну гонку выиграл.

На следующий год была Honda, а в 94-м – вновь Aprilia и первый титул чемпиона мира в классе 250 «кубиков». Наступила эра Бьяджи – до 97-го года он выиграл все чемпионаты. Видимо, после этого решил, что в мотогонках он испы-

тал уже все и теперь стоит испытать себя в Формуле-1. Все расценили это как шутку. Кроме Луки де Монтеземоло – шефа формульной Ferrari. Он, правда, ничего не обещал, но дал понять Максусу, что тот попадет на тесты, если победит хотя бы в одном Гран-при в классе «500».

Мотивация оказалась настолько высокой, что Макс прыгнул выше головы – выиграл первый же Гран-при в «королевском» классе. Монтеземоло ничего не оставалось, как исполнить обещание.

Механики с тоской в глазах смотрели на то, как Бьяджи осваивается в кабине болида. По их лицам можно было прочесть, что они заранее распрощались



с машиной. Впрочем, и сам Бьяджи чувствовал себя в узком кокпите весьма неуверенно. На него даже нашло что-то вроде клаустрофобии. Однако все закончилось благополучно: Макс совершил несколько кругов по трассе во Фьорано, показал приличное время, а потом ошарашил: скорость его не впечатлила.

«БЕЗУМНЫЙ»

После этого опыта можно было ожидать, что соперников по классу «500» на трассах Гран-при Макс просто «порвет». Что-то похожее и происходило. Весь чемпионат он шел буквально очко в очко не с кем-нибудь, а с самим Миком Дуэном. Еще неизвестно, чем бы кончилась эта дуэль, если бы Макса не дисквалифицировали на Гран-при Каталонии – за три этапа до завершения чемпионата мира.

Именно за рискованные трюки на трассе ему и «приклеили» прозвище Mad Max – Безумный Макс. На одном из первых кругов гонки Бьяджи и Алекс Барруш игнорировали желтые флаги, за что были наказаны 10-секундным штрафом «стоп-энд-гоу». Барруш послушно штраф отбыл, а «безумный Макс» гонку продолжил. Маршалы устали сигнализировать ему табличками, вывесили черный флаг, однако и его он проигнорировал – это неслыханное нарушение. Макс обогнал Дуэна и закончил гонку первым... Он отнекивался – дескать, не заметил флагов. Ему предпочли как бы поверить. Однако на подиум не пустили.

Чемпионат 98-го года Бьяджи закончил на втором месте вслед за Дуэном – неплохо для дебютанта. В следующем сезоне от Бьяджи ждали победы. Но он занял только четвертое место и третье место в составе команды Yamaha в зачете Кубка производителей. В 2000-м вновь провалил первую половину сезона, но совершил героический финальный спурт, позволивший Максиму занять третье место...

Marlboro Yamaha Team – официальная команда Yamaha (спортивная и техническая базы находятся в Голландии). Возглавляют ее Лин Джарвис и Джефф Круст. Технический консультант – знаменитый чемпион мира Уэйн Рэйни. В последних трех сезонах команду представляли два пилота – Макс Бьяджи и Карлос Чека на мотоциклах YZF500. В следующем году ожидается, что оба пересядут на 4-тактные М1.

ПОТОМ ОН СТАЛ «ЖЕЛЕЗНЫМ»

Правильнее было бы назвать Макса Бьяджи не «безумным», а «железным». Несколько раз в течение карьеры мотогонщика он выходил на трассу с серьезными травмами. В 97-м году – страшное

падение во время квалификации Гран-при Японии. Врачи категорически запретили ему выходить на старт, но он решил по-своему и после бессонной от боли ночи выехал на трассу и на уколах закончил гонку на 7-м месте. Та же история два года спустя: травма на квалификации Гран-при Италии, запрет врачей – но вновь Бьяджи на трассе. Тот этап надолго запомнился итальянским фанатам: Макс буквально до финишной черты вел борьбу с будущим чемпионом – Алексом Кривиллем, и никто не знает, чего это ему стоило.

До сезона 2000 года Бьяджи купался в любви итальянских фанатов. Но все вдруг изменилось. Причина – в класс «500» перешли еще два итальянца – Лорис Капиросси и Валентино Росси. Бьяджи на это отреагировал болезненно, особенно его раздражал Росси. Оно и понятно, уже тогда юный Валентино превратился в кумира большей части соотечественников – поклонников мотоспорта.

«ИТАЛЬЯНСКИЕ ВОЙНЫ»

Этот термин запустили итальянские журналисты, и поначалу казалось, что он надуман. Да, годом раньше на трассах шли острые схватки между Росси и Капиросси в классе «250», в газетах гремела заочная словесная перепалка между Росси и Бьяджи... Многие предполагали, что все это лишь для того, чтобы подогреть эмоции болельщиков. Но «войны» стали настоящими, как только три итальянца сошлись в классе «500». «Росси – неплохой

вздымая столбы пыли, метров сто проехал по полосе безопасности в стиле off-road, но сумел удержать мотоцикл, вернулся на твердь полотна, а через пару кругов все-таки обошел Бьяджи. И... показал обидчику выставленный напоказ средний палец – жест в комментариях не нуждается.

Потом был эпизод на Гран-при Каталонии. На подходе к подиуму Росси и Бьяджи, столкнувшись на узкой лестнице, начали выяснять отношения и чуть не подрались.

И тогда все вспомнили, что когда-то Макса называли не иначе, как «безумный». А между тем, весь прошлый год он усердно приучал всех к своему (он так хотел) новому прозвищу – Римский император. Даже гоночный шлем раскрасил в боевые цвета воина древней когорты.

Незадолго до окончания чемпионата прошлого года казалось, что он действительно может стать «императором» «королевского» класса – за шесть этапов до финиша от Валентино Росси его отделяли всего 10 очков, и инициатива тоже была у него. Но – вновь неудача: четыре падения, и второе место в чемпионате.

НЕУДАЧНИК, НО КУМИР

Может ли четырехкратный чемпион мира быть неудачником? Вопрос парадокс... Однако в случае с Бьяджи он не кажется странным. После перехода в «королевский» класс что-то произошло с Максимумом, ранее не знавшим поражений: постоянно что-то не ладилось, чуть-чуть не хватало. Проигрывал Дуэну в первом чемпионате (1998 г.) в классе «500» был, скорее, почетным. Проигрывал Росси в Гран-при 2001 года – пощечина судьбы.

Но даже после стольких неудач поклонников у Бьяджи меньше не стало. Наоборот, они сплываются вокруг своего кумира – поскольку видят в нем последнего романтика мотогонки. Да, Макс может позволить себе на трассе и вне ее нечто, выходящее за рамки общепринятого. Но очевидно, что поступает он не по злобе, а в азарте... Слишком много прагматиков мы видим в последнее время на трассах – это скучно. Академизм и один только голый расчет мотогонкам противопоказан. Интерес и интригу им придает Бьяджи.



пилот, но вряд ли он на что-то способен в «старшем классе», – такова была реакция Бьяджи на переход оппонента. «Один день Росси лучше, чем вся жизнь Бьяджи», – «достойно» отвечал новобранец Валентино.

Дуэль, но уже не словесная, продолжилась на трассах. Всем запомнился эпизод на Гран-при Японии в самом начале прошлого чемпионата. Тогда на выходе из скоростного поворота Росси атаковал Бьяджи и попытался пройти его на прямой по бровке трассы. Бьяджи, недолго думая, выставил локоть... Трибуны ахнули. Росси на скорости свыше 250 км/ч,

→ ГОНКИ НА ЛЬДУ

**МАСТЕР ШИПОВ –
РОССИЯНИН**

На ледовом треке в Берлине прошли традиционные международные соревнования «Мастер шипов». За почетный титул боролись сильнейшие гонщики Австрии, Германии, Голландии, России, США, Финляндии, Чехии и Швеции.

Неудача постигла главного претендента на победу – двукратного победителя этого турнира россиянина Владимира Фадеева. Он получил травму и вышел из игры. Суперфинал свел сильнейших – тех, кто занял первое и второе места в финалах каждого дня состязаний. На старт вышли финн Анти Аакко и немец Гюнтер Бауэр, швед Стефан Свенссон и россиянин Владимир Лумпов. Если вначале у нашего соотечественника гонка явно «не пошла» (только десятое место), то в заключительный день Лумпов блистал. Он и завоевал титул «Мастер шипов». Вторым финишировал финн, за ним – шведский спортсмен

Владимир КАРНЕЕВ

Владимир ЛУМПОВ

**СЕНСАЦИЯ: «ЛИСМА»
НЕ ПЕРВАЯ**

В Уфе стартовал командный чемпионат России. В спор включились семь команд – пять лучших по результатам выступлений в прошлом году в высшей лиге и две сильнейшие – в первой.

Для многих неожиданной оказалась победа хозяев трека – «Башкортостан-1» из спортклуба имени Габдрахмана Кадырова. Уфимскому трио Красников – Казаков – Дроздов удалось на 10 очков опередить прошлогоднего чемпиона – «Юность САУЛ» из Каменск-Уральского. На одно очко меньше у двукратных чемпионов страны – гонщиков саранского «Лисма-спидвей». Наибольший вклад в победу башкир внес

юниор Николай Красников.

Накануне второго этапа, который прошел в Саранске, специалисты склонялись к тому, что в родных стенах победит именитая «Лисма» (К. Дрогалин, Ю. Поликарпов и Ю. Базеев). Но она проиграла башкирам 7 очков. Более того, саранскую команду обогнала и «Юность САУЛ», а ее лидер Виталий Хомицевич победил в каждом из своих заездов.

Во второй день «Лисма» отличилась – выиграла дуэль у «Юности». Однако запаса очков ей не хватило, чтобы обойти уфимцев.

Тройка лидеров после двух этапов: «Башкортостан-1» – 100 очков, «Лисма-спидвей» – 82, «Юность» – 78.

КУРАЖУ НЕ ХВАТИЛО

Лидер команды «Лисма-спидвей» многократный чемпион мира Кирилл Дрогалин в очередной раз выиграл Кубок России, а вместе с ним и приз заслуженного мастера спорта Владимира Карнеева. Компания участников, как обычно, сверкала созвездием самых именитых гонщиков. Из лучших ледовиков страны в столицу Мордовии не приехали лишь Александр Балашов и Владимир Фадеев.

Первый день завершился сенсационной победой Виталия Хомицевича: молодой гонщик из Каменск-Уральского в каждом из своих заездов действовал настолько лихо, что соперникам приходилось лишь наблюдать его финиш впереди себя. Хомицевич завоевал максимальное количество очков – 15. Его преимущество перед идущим следом Дрогалиным составляло 2 очка.

Второй день – новые сюрпризы: в заезде с Максимом Барабошкиным, Валерием Перцевым и Максимом Захаровым лидер турнира финишировал последним! Дрогалин не упустил шанс догнать конкурента и по итогам двух дней соревнований сравнялся по количеству очков с Хомицевичем.



Судьба первого места решалась в дополнительном заезде. Уже на старте Дрогалин оставил соперника позади и уверенно финишировал первым. На третьем месте экс-чемпион Европы гонщик из Саранска Юрий Поликарпов.

Андрей МЕЛЬНИКОВ, Саранск

**САМОРОДОК
С УРАЛА**

В ледовом спидвее сложилась несколько странная ситуация. В числе лучших в мире немало далеко молодых, по меркам спор-

та, людей, в том числе 50-летних. Россия в этом отношении – не исключение. Но вот в стране появилось несколько гонщиков, которым всего по 16–17 лет, и они «на подходе» к тем

спортивным кондициям, с которыми способны «привезти» какого-нибудь чемпиона. Один из них Николай Красников, который сейчас выступает в уфимской команде.

О нем заговорили минувшей зимой, когда парню исполнилось 16 лет. Красников выиграл чемпионат страны среди юниоров, стал финалистом личного чемпионата и Кубка России уже среди взрослых, завоевал бронзовую медаль в командном чемпионате России, при этом после подсчета

лично им набранных очков показал второй результат среди гонщиков высшей лиги.

Родом Николай из Шадринска Курганской области. Впервые выехал на лед в 14 лет, через год он уже выступал в соревнованиях и сразу же на юниорском чемпионате России занял пятое место. Если бы не падение в одном из заездов, уже тогда быть бы ему на пьедестале. В своем третьем сезоне Красников вошел в состав сборной страны. Нынешний сезон принес спортс-

мену убедительную победу в полуфинале Кубка России.

Специалисты оценили его профессионализм в подготовке мотоцикла, отметили смелую, но техничную езду без горячности и бессмысленного риска. Еще остаются некоторые шероховатости в отдельных компонентах гонки, однако их можно отшлифовать. Предсезонные тесты показали, что парень в отличной физической форме. В добрый час!

Николай ЕРМОЛЕНКО

Николай КРАСНИКОВ



→ ГАРЕВЫЙ СПИДВЕЙ

ПОГОНЯ ЗА «ЗОЛОТЫМ ШЛЕМОМ»

В австралийском городе Рокхэмптоне прошел четвертый (предпоследний) этап традиционного международного турнира на приз «Золотой шлем Джека Даниэлса». В популярной серии гонок, организованных шестикратным чемпионом мира Айвенгом Мэйджером, участвуют представители Австралии, Великобритании, Германии, Новой Зеландии, Норвегии, Польши, России, Чехии и Шотландии.

Австралийские болельщики впервые увидели на своих треках спидвейную амазонку Стину Баруфсен. После четырех этапов ей не хватило всего трех очков, чтобы попасть в десятку сильнейших. Но по характеру навязанной ей острой борьбы было видно, что наездница из Норвегии всерьез взялась за мужское дело.

Как и на третьем этапе, настойчиво гнался за «Золотым шлемом» лидер чешского спидвея Алес Дрымль. Поначалу все складывалось не в его пользу: пару раз подвел мотоцикл. Во втором полуфинале чех пропустил



Маневры Сергея ДАРКИНА

вперед только настырного шотландца Росси Брэди. Россиянин Сергей Даркин уверенно выступил в квалификационных заездах и выиграл первый полуфинал.

В финале «А» встретились Дрымль, Даркин, Оливер Аллен (Великобритания) и Брэди. Со старта вперед вырвался англичанин, Сергей Даркин устремился за ним и после мастерски исполненного маневра на первом же повороте возлагнул гонку. Дрымль засиделся на старте, но, очнувшись от своей оплошности, стал очень технично наверстывать упущенное. На втором круге он настиг и обошел шотландца, затем оставил позади английского гонщика и начал упорно атаковать Даркина... Лавры достались чеху тяжело: последние два круга Даркин и Дрымль шли плечо к плечу, и только на последних метрах чех вырвал победу — он оказался впереди всего на четверть колеса. Третьим финишировал Аллен.

В шестерку сильнейших после четырех этапов вошли: А. Дрымль (47 очков), С. Даркин (39), О. Аллен (34), Р. Брэди (33), М. Маковски (Чехия, 28) и С. Смит (Австралия, 25).

→ РАЛЛИ-РЕЙД

ДЛИННЫЕ СВЯЗКИ «КОРОТКОГО ДАКАРА»

Маршрут ралли, стартовавшего вечером 28 декабря 2001 года из города Арраса на севере Франции, не отличается оригинальностью. Однако, прежде чем переправиться на африканский берег, участники проехали более 2600 километров по асфальту Франции и Испании.

На этот раз победителя определяют всего десять африканских этапов. Традиционные — в Марокко, Мавритании и Сенегале уже хорошо известны завсегдатаям «Дакара», поэтому организаторы и приготовили сюрпризы — два двухдневных марафонских этапа, на каждом из которых предстоит преодолеть по 1500 километров с 6-часовой передышкой. Плюс к этому парочка этапов с ограниченным использованием приборов спутниковой навигации.

Накануне старта победитель двух «Дакаров» Ришар Сенкт так отозвался о маршруте:

— Длинные связки накануне марафонских этапов — не самый лучший подарок для мотогонщиков. И хотя гонка продлится всего 15 дней, это будет нелегкий «Дакар».

Несмотря на то, что число мотоциклистов

на старте ралли перевалило за полторы сотни, многие прогнозировали победу КТМ. После того как BMW свернула свою раллийную программу, у австрийской марки по сути не осталось соперников. К тому же на нынешнем «Дакаре» КТМ представляли четыре профессиональные команды, собравшие практически всех фаворитов этой дисциплины. В состав основной заводской «конюшни» Factory Team вошли итальянцы — прошлогодний победитель Фабрицио Меони (стартовавший на новом 2-цилиндровом LC8 950) и Джованни Сала (КТМ LC4 660). Французы Ришар Сенкт, Серил Депре, Жан Бруси и южноафриканец Эльфи Кокс в составе Gauloises-КТМ. Испанцы Жорди Аркаронс, Хуан Рома и Эстев Пухоль, а также последний обладатель Кубка мира ФИМ чилиец Карло де Говардо защищают цвета Telefonica Repsol. Команду Deutsche Post КТМ представляют финн Кари Тианен и сильнейшая на бездорожье из женщин немка Андреа Майер. Все они выступают на КТМ LC4 660.

К моменту подписания журнала в свет результаты еще не были известны, так что подробности о событиях на трассе «Дакар» читайте в мартовском номере «Мото».

СОСТАВИТЕЛЬ «ЛЕГЕНД»

В мире ралли-рейдов 57-летний вьетнамец Нат Буй считается одним из лучших трассеров — специалистов по составлению «легенд» гонок.

Трассер — одна из ключевых фигур группы, занимающейся организацией многодневных соревнований. Вместе с другими специалистами он задолго до старта спортсменов отправляется на разведку маршрута будущего ралли. Заносит в «амбарные книги» записи о всех особенностях рельефа местности, дорог и бездорожья, просчитывает километраж... Ремесло это тяжелейшее, требующее специальных знаний, здоровья и увлеченности. Не зря ведь сегодня во всем мире насчитывается всего пять профессиональных трассеров.

— Сначала маршрут вчерне набрасываем на карте, — рассказывает Нат Буй, — специальная команда на колесах проверяет, в самом ли деле там можно проехать. С плохой «легендой» гонщики попросту заблудятся... так что процесс составления «легенд» и их проверки может занять две-три недели, приходится проезжать до 10 тысяч километров.

Потом в кабинетной тиши трассеру предстоит не меньше месяца, чтобы привести в идеальный порядок рисунки и сделать чистовой «роут-бук» (маршрутную книгу). Это очень тонкая работа, ведь на карту ставится безопасность участников ралли, их жизнь.

По образованию Нат архитектор. В молодости спорт его вовсе не интересовал. Судьбу круто изменила случайная встреча

«Легендарный» Нат БУЙ

в пустыне. В 1978 году Нат Буй работал геодезистом в центре Сахары. Неподалеку раскинулся бивуак участников «Дакара». Здесь и свела его судьба с молодым гонщиком Рене Метжем — нынешним спортивным директором «Мастер-ралли». Подружились. Буй заинтересовался внедорожными гонками...

Задатки вьетnamца для его нынешней работы были великолепными. «До пустыни» он работал инструктором парусной школы, а значит, хорошо знал навигацию, движение по звездам, топографию. Так и стал «легендарным» человеком. Именно он в 1995 году составил «легенду» «Мастер-ралли» по маршруту Париж — Москва — Пекин. В нынешнем сезоне работал над маршрутом «Мастер-ралли 2001».

Живет он на колесах, переезжает с места на место. Песками бывший архитектор восхищен и заражает своим увлечением других:

— В пустыне легче всего ориентироваться по звездам. Небо в пустыне всегда чистое.

Константин КОМКОВ,
Париж, специально для «Мото»

ЗИМА

9–10.02 – Чемпионат России (мотоциклы с колясками), Жуковский (Московская обл.)
16–17.02 – Личный Кубок России («60», «80», «125», «открытый»), Ижевск
23–24.02 – Кубок России среди молодежи, Ковров (Владимирская обл.)
23–24.02 – Кубок России среди ветеранов, Коломна (Московская обл.)
2–3.03 – Командный Кубок России, Казань

ЛЕТО

Чемпионат России среди команд мастеров высшей лиги («80», «125», «открытый»)
1 этап, 1–2.06 – Ноябрьск (Тюменская обл.)
2 этап, 8–9.06 – Тюмень
3 этап, 6–7.07 – Челябинск
4 этап, 13–14.07 – Магнитогорск
5 этап, 17–18.08 – Скопин (Рязанская обл.)
6 этап, 24–25.08 – Сызрань
Суперкубок, 31.08–1.09 – Нефтеюганск (Ханты-Мансийский автономный округ)

Личный чемпионат России («80», «125», «открытый»)

1 этап, 13–14.04 – Ставрополь
2 этап, 20–21.04 – Белореченск (Краснодарский край)
3 этап, 11–12.05 – Ульяновск
4 этап, 25–26.05 – Курск
5 этап, 22–23.06 – Смоленск

Международный «Трофей России» («80», «125», «открытый»)

1 этап, 6–7.04 – Усть-Лабинск (Краснодарский край)
2 этап, 27–28.07 – Москва
3 этап, 3–4.08 – Кондрово (Калужская обл.)

Зональный Кубок Европы («80», «125», «открытый»)

5–6.10 – Псков

Чемпионат мира (финальный этап, «80», «125», «открытый»)

14–15.09 – Москва (Сорочаны-Яхрома)

Кубок России среди молодежи («50», «60», «80», «125» – юниоры)

1 этап, 27–28.04 – Новочеркасск (Ростовская обл.)
2 этап, 1–2.06 – Орел
3 этап, 15–16.06 – Коломна
4 этап, 10–11.08 – Ковров (Владимирская обл.)
5 этап, 31.08–1.09 – Нелидово (Тверская обл.)

Зональный молодежный Кубок («50», «60», «80А», «80Б», «125» – юниоры)

Зона А
1 этап, 25–26.05 – Сызрань
2 этап, 8–9.06 – Людиново (Калужская обл.)
3 этап, 29–30.06 – Ковров
4 этап, 20–21.07 – Валдай

(Новгородская обл.)

Зона Б

1 этап, 29–30.06 – Трехгорный (Челябинская обл.)
2 этап, 20–21.07 – Каменск-Уральский
3 этап, 26–27.07 – Рубцовск (Алтайский край)
4 этап, 3–4.08 – Томск

Кубок России по суперкроссу («80», «125», «открытый»)

1 этап, 7–8.09 – Кузнецк (Пензенская обл.)
2 этап, 12–13.10 – Светогорск (Ленинградская обл.)
3 этап, 19–20.10 – Новочеркасск (Ростовская обл.)

Чемпионат России (мотоциклы с колясками: «500», «750»)

1 этап, 25–26.05 – Сафоново (Смоленская обл.)

Чемпионат юга России («80», «125», «открытый», «ЧЗ»)

1 этап, 4–5.05 – Славянск-на-Кубани (Краснодарский край)
2 этап, 22–23.06 – Владикавказ (Алания)
3 этап, 27–28.07 – станция Александровская (Ставропольский край)
4 этап, 17–18.08 – Батайск (Ростовская обл.)

Первенство Сибири и Дальнего Востока

7–8.09 – Братск
Кубок Сибири
28.07 – Бийск (Алтайский край)

ТРАДИЦИОННЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ**ЗИМА**

3.02 – Раменское (Московская обл.)
23.02 – Коломна (Московская обл.)
23.02 – Екатеринбург
3.03 – Набережные Челны
8.03 – Подольск (Московская обл.)



2 этап, 15–16.06 – Харовск (Вологодская обл.)
3 этап, 6–7.07 – Ирбит
4 этап, 3–4.08 – Серпухов (Московская обл.)
5 этап, 31.08–1.09 – Москва

Кубок России (мотоциклы с колясками)

7–8.09 – Вологда

Кубок Урала (мотоциклы с колясками: «650»)

29–30.06 – Ирбит

«Хобби»

1 этап, 15–16.06 – Харовск (Вологодская обл.)
2 этап, 7–8.09 – Вологда

ЛЕТО

27–28.04 – Москва (Крылатское)
4–5.05 – Псков
9.05 – станция Незлобная (Ставропольский край)
10.05 – Пенза
26.05 – п. Ревякино (Тульская обл.)
2.06 – Белгород
12.06 – Тамбов
7.07 – Липецк
28.07 – Конаково (Тверская обл.)
7.08 – Екатеринбург
17.08 – Кувшиново (Тверская обл.)
15.09 – Курган
28–29.09 – Златоуст (Челябинская обл.)
28–29.09 – Смоленск
26–27.10 – Нововоронеж (Воронежская обл.)

ГРУППА
КОМПАНИЙ

"SOUZ MOTO"

 www.souzmoto.ru

Скидки оптовикам!
Сезонные скидки до 20%!
Большой выбор!
Низкие цены!



Москва (095) 123-7016, 123-3681

Пермь (3422) 93-12-65

ЯПОНИЯ (10-81) 902-77-62-166 (рус.яз.)

Владивосток РЕГИОНАЛЬНОЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО

 Москва
ул. Перерва, д. 19
Тел.: (095) 107-7016
(круглосуточно)



РЕМОНТ

- мотоциклов • снегоходов
- гидроциклов
- художественная роспись
- восстановление пластика
- эвакуация • консервация на зиму • зимнее хранение

НОВА

Специализированный центр по продажам и ремонту техники

- ♦ снегоходы, мотовездеходы
- ♦ гидроциклы, катера
- ♦ баги-карт
- ♦ мототехника
- ♦ снегоуборочные комбайны
- ♦ генераторы, подвесные моторы
- ♦ газонокосилки, мотокультиваторы
- ♦ запчасти, аксессуары

Гарантия. Сервис.

МКАД, 49 км., **746-41-96**
Симферопольское шоссе,
9 км от МКАД
363-72-54, 549-47-53

ПРОДАЖА **РЕМОНТ**
МОТОТЕХНИКИ И ПРИЦЕПОВ ОБСЛУЖИВАНИЕ И ЭВАКУАЦИЯ

МОТОСАЛОН ЭКСПРЕСС

**МОТОЦИКЛЫ, СНЕГОХОДЫ
ATV, ГИДРОЦИКЛЫ, СКУТЕРА**

ШИНОМОНТАЖ ТЮНИНГ БАЛАНСИРОВКА
РАСХОДНИКИ ГАЛЬВАНИКА ЗАПЧАСТИ

Москва, Сиреневый бульвар, 4 e-mail: kopchoni@mail.ru
т. 782-67-37, т/ф 166-58-12

Мотофедерация г. Москвы

**Комитет
снегоходного
спорта**

Объявляет
о создании
круглосуточной
службы сервиса
снегоходов

т.502-47-32

Продажа
новых снегоходов
502-47-31

**МОТОЦИКЛЫ И СКУТЕРА
из Японии**

ПРОДАЖА
ГАРАНТИЯ
ОБСЛУЖИВАНИЕ

Запчасти
одежда
аксессуары
в наличии
и на заказ

Москва: 712-1199
С.-Петербург: 8-902-255-8344
Донецк: (38062) 294-6327
в Японии: (81) 70-6556-0542
ИЩЕМ ДИЛЕРОВ

Все для МотоРосс

PIRELLI moto

Оригинальные и неоригинальные запчасти на СНЕГОХОДЫ и МОТОЦИКЛЫ

YAMAHA **ski-doo** **BOMBARDIER**

POLARIS ARCTIC CAT

ул. Нижняя Масловка, д. 3, офис 10
т. 8-903-666-01-13
т/ф (095) 945-6061, 945-4636
e-mail: motoprom@umail.ru

Москва тел./ф. (095)9460293
(095)9455534

Большой выбор японских мопедов б/у

Магазин мототехники ФОКС г. Владивосток
ул. Мордовцева 8/4 тел./ф. (4232) 222-356

ФОКС

WWW.VTC.RU/MOTOFOKS.
E-MAIL MOTOFOKS@MAIL.RU

аксессуары и запчасти к ним(оптом)

Владивосток тел./ф. (4232)222356
(4232)405615

 **ЛИДЕР
ТЕХНИКА**

РЕМОНТ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ
снегоходов, квадроциклов,
мотоциклов, мопедов,
гидроциклов.
Восстановление
после аварий.

Малярные работы по
технологии Standox.
Гарантия.

Тел.: (095) 782-2696, 363-9190,
факс: 354-2896.
Москва, ул. Полбина, 29.

РОСИНКА
официальный импортёр
www.derbimoto.ru

DERBI
THE RED POWER

класс "до 50 куб.см",
а значит, никаких прав и
регистрации в ГИБДД

930-25-61 234-47-55

ул. Строителей, 6, к.4
ул. Орджоникидзе, 11



ЦЕНЫ НА МОТОТЕХНИКУ

Модель	Класс/ назначение	Двигатель (тактность, цилиндры, объем, см ³)	Мощность, л.с.	Год выпуска	Цена	Салон, телефон
--------	----------------------	---	-------------------	----------------	------	----------------

Мотоциклы

Honda GL1500C B1 Valkyrie	чоппер	4-6-1520	100	2001	12990 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda GL1800A1	турист	4-6-1832	118	2002	26490 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VT750CY Shadow	чоппер	4-V2-745	43	2000	7990 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VT750DC1 Black Widow	чоппер	4-V2-745	45	2001	7590 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VF750CX Magna	чоппер	4-V4-748	87	2001	8900 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBR1100 XX	спортбайк	4-4-1137	152	2002	13490 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBR900RR2 Fireblade	спортбайк	4-4-929	148	2002	13890 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBR600RR2	спортбайк	4-4-599	110	2002	10490 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VFR800A2	шоссе	4-4-782	106	2000	13900 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VFR800FI	шоссе	4-4-782	106	2000	10990 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VTR1000SP1	шоссе	4-2-999	132	2001	13490 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CB900F2	классик	4-4-919	110	2002	10990 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CB1100 SF	неоклассик	4-4-1137	136	2002	11990 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XR650R1	эндуро	4-1-649	61	2001	9900 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XR70R1	эндуро	4-1-71,8	2,6	2001	2400 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XR100R1	эндуро	4-1-99	9	2001	3070 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CR125R1	эндуро	2-1-124,8	41	2001	4990 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CR80RB1	эндуро	2-1-82,9	27	2001	4500 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Suzuki GSX-R1000	спортбайк	4-4-988	160	2001	12300 \$	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Suzuki GSX-R600	спортбайк	4-4-599	115	2001	8900 \$	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Suzuki GSX-1200Y	дорожный	4-4-1200	100	2002	7800 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha XVS 1100 Drag Star	чоппер	4-V2-1063	62	2002	10400 \$	АВТОКОНЦЕПТ 3-63-63-63
Yamaha YZF-R6	спортбайк	4-4-599	120	2001	11300 \$	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha FJR 1300	туризм	4-4-1251	145	2001	16000 \$	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha XJR1300	дорожный	4-4-1251	106	2001	10600 \$	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha FZS1000 Fazer	дорожный	4-4-998	143	2001	12900 \$	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha VMX 1200 Full (V-max)	дорожный	4-V4-1198	110	2001	12502 \$	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha XVS 650A Drag Star Classic	чоппер	4-V2-649	40	2001	9010 \$	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha XVS 650 Drag Star	чоппер	4-V2-649	40	2001	8362 \$	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha WR 426F	эндуро	4-1-426	--	2001	7800 \$	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha PW50	эндуро	2-1-49	3	2001	1286 \$	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha PW80	эндуро	2-1-79	5	2001	1734 \$	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Урал Волк	чоппер	2-4-749	40	2001	2400 \$	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Зид-50 Пилот	мокик	2-1-49	3,5	2001	13500 руб.	АНТАННА (095) 180-84-27
Зид-200	дорожный	2-1-200	15	2001	17000 руб.	АНТАННА (095) 782-22-41
Зид-50 Пилот Аркан	минироллер	2-1-49	3,5	2001	19000 руб.	АНТАННА (095) 180-84-27
Зид-50 Пилот	мокик	2-1-49	3,5	2001	14000 руб.	ВИРАЖ-КМ (095) 128-89-25
Зид-200 Сова	дорожный	2-1-200	15	2001	15000 руб.	ВИРАЖ-КМ (095) 128-91-77

Скутера

Derbi GP1	скутер	2-1-49,4	7,5	2001	2450 \$	РОСИНКА (095) 234-47-55
Derbi Atlantis	скутер	2-1-49	7	2001	2104 \$	РОСИНКА (095) 930-25-61
Derbi Senda R	эндуро	2-1-49,9	8,5	2001	2687 \$	РОСИНКА (095) 234-47-55
Derbi Senda SM	дорожный	2-1-49,9	8,5	2001	2737 \$	РОСИНКА (095) 930-25-61
Derbi Bultaco Lobito	эндуро	2-1-49	8,5	2001	2840 \$	РОСИНКА (095) 930-25-61
Derbi Senda SM	дорожный	2-1-49	8,5	2001	2881 \$	РОСИНКА (095) 234-47-55
Honda Z50JP	скутер	2-1-49	5,4	2001	2490 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00

Honda SFX50	скутер	2-1-49	5,4	2001	2100 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XR-S	скутер	2-1-49	5,6	2002	2700 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Zongshen 50	скутер	2-1-49	3,2	2001	820 \$	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Zongshen ZS-50 QT	скутер	2-1-49	3,2	2001	700 \$	СПОРТ ЛАНА (095) 317-74-00
Yamaha Aerox	скутер	2-1-49	4	2001	2802 \$	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha Neo's	скутер	2-1-49	4	2001	2207 \$	ПАНАВТО (095) 974-62-68

Мотовездеходы (ATV)

Honda TRX 450ES1	утилитарный	4-1-433	24	2001	8490 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX 500FA2 Rubicon	утилитарный	4-1-499	34,2	2002	9990 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX 350FE	утилитарный	4-1-329,1	-	2001	7890 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX 350FM	утилитарный	4-1-329,1	-	2002	6990 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX 400EX1	утилитарный	4-1-397,2	-	2001	8990 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX 300EX1	утилитарный	4-1-281,7	-	2001	6950 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX 250 EX	утилитарный	4-1-229	-	2002	5890 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX 250	утилитарный	4-1-229	-	2001	5690 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Yamaha YFM 350 FWX Wolverine	утилитарный	4-1-348	20	2002	8800 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier Traxter XL	утилитарный	4-1-500	30	2002	11290 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Arctic Cat 300	утилитарный	4-1-300	21	2002	8000 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha YFZ 350 Banchee	спортивный	2-2-350	52	2001	7470 \$	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha YFA 1 Breeze	спортивный	4-1-124	9	2001	4400 \$	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha YFM 200 Blaster	спортивный	2-1-200	21	2001	4500 \$	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha YFM 660R Raptor	спортивный	4-1-660	--	2001	10000 \$	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha YFM 350 Big Bear	утилитарный	4-1-350	20	2001	7510 \$	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha YFM 660 Grizzly	утилитарный	4-1-660	42	2002	11100 \$	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Зид Фермер (3-колесный)	утилитарный	2-1-200	13	2001	28500 руб.	АНТАННА (095) 782-22-41

Гидроциклы (водные мотоциклы)

Yamaha GP 1200R	туризм	2-3-1176	155	2002	11450 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier RX	спорт-туризм	2-2-951	130	2002	9990 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63

Катера

Bombardier Utopia 180	прогулочный	2-V6-2500	200	2002	31900 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Larson VEC LXI 190 1/0	прогулочный	4-6-4300	190	2002	29800 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Chaparral 280	круизный	4-8-5700	380	2002	87000 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Princess 45	круизный, люкс	twin 4-8-7400	2x430	2002	351 750 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Wellcraft 3000	круизный	twin 4-8-5700	260	2002	99000 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Carver 350	круизный	twin 4-8-6200	2x320	2002	199000 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63

Снегоходы

Arctic Cat Bearcat Wide Track	охотничий	2-2-550	80	2002	10200 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Arctic Cat Thundercat 1000	спортивный	2-3-999	172	2002	13060 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha VT 700	туризм	2-3-698	115	2002	10900 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha Viking 540	утилитарный	2-2-535	54	2002	8800 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier Mach Z 800 TP	спортивный	2-3-800	140	2001	10100 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier GT SE 800	туризм	2-3-800	135	2001	11000 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Тайга	утилитарный	2-2-500	45	2002	3800 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha MM 700	спортивный	2-3-698	120	2002	10200 \$	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha VT 600	туризм	2-3-593	105	2002	9900 \$	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha VT 700	туризм	2-3-698	120	2002	10900 \$	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha VT 500XL	туризм	2-3-485	60	2002	8600 \$	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha Viking VK 540	утилитарный	2-2-535	54	2002	8600 \$	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Рысь УС-440	утилитарный	2-2-378	40	2001	57000 руб.	СПОРТ-ЛАНА (095) 317-74-00
Рысь УС-440	утилитарный	2-2-378	40	2001	55000 руб.	ПЛАСТИК ТРЕЙД (095) 163-44-87
Тайга РМ-500	утилитарный	2-2-500	45	2001	3600 \$	ПЛАСТИК ТРЕЙД (095) 967-37-99
Рысь УС-440	утилитарный	2-2-378	40	2001	договорная	ПОЛЯРНЫЙ КРУГ (095) 966-16-48
Тайга	утилитарный	2-2-500	45	2001	договорная	ПОЛЯРНЫЙ КРУГ (095) 966-26-88

ROUTE 66

МЫ ОДЕМ ВАС В КОЖУ!

ВВЦ, ТК "Регион", пав. 80
(рядом с фонтаном "Дружбы народов")

предъявителю купона скидка 3%

АВТОКОНЦЕПТ

Yamaha
Bombardier
Polaris
Arctic Cat

Ремонт и техническое обслуживание

ВЫЕЗД К КЛИЕНТУ
НОРМО-ЧАС - 36\$

сервис
ЛЕНИНГРАДСКОЕ Ш. Д. 52
ТЕЛ.: (095) 3-63-63-63

ПРИГЛАШАЕМ НА РАБОТУ
ДИРЕКТОРА СЕРВИСА И СПЕЦИАЛИСТОВ

ЗАПЧАСТИ
к русским мотоциклам

Бурани Восход
Иж Тайга
Урал мото мотозапчасту
Днепр Минск

Большой выбор кожаных аксессуаров

М. "Сокольники"
Сокольническая пл., д. 9, цокольный этаж
тел. 268-12-60

магазин "ЗЕНИТ"

ул. Нижняя Сыромлянская, 11
тел.: (095) 721-3565, 961-2289
факс: 917-75-95

FOX SUZUKI

одежда и аксессуары мотоциклы, запчасти, масла

японские мопеды б/у

(095) 798-17-19
8-903-624-4604
www.scootershop.ru

Мото оптовая продажа мопедов и запчастей
(095) 778-19-28

ESCORT - POLARIS
СЕРВИС ЦЕНТР

МОТОТЕХНИКА
Аксессуары и запчасти

Продажа, гарантийное, послегарантийное
Сервисное и техническое обслуживание
Эвакуатор, выезд механиков на дом
Ремонт любой сложности
Ремонт и обслуживание подвесных моторов
Сезонное хранение любой мототехники
Покупка - продажа подержанной мототехники

POLARIS, BOMBARDIER, LYNX, ARGO, MERCURY, YAMAHA, KAWASAKI, HONDA, PEUGEOT, DINLI

Tel: 095 // 562-1385, 561-3987

«ПОЛЯРНЫЙ КРУГ»

Водные мотоциклы

Снегоходы «Рысь», «ТАЙГА», SKI DOO, POLARIS

Продажа, гарантия, обслуживание, запчасти, лонинг, подготовка спортивной техники, мотоблоки, мопеды, мотоциклы, Гидроциклы и ATV: Bombardier, Polaris

966-2688, 966-1648
www.snowmobile.ru

ПЛАСТИК ПРЭЙД

- снегоходы Рысь, Бурани, М. МД, Тайга
- гидроциклы Лидер
- прицепы для снегоходов и гидроциклов
- сани для снегоходов и нарезки лыжни
- чехлы
- мотоциклы, скутеры, мотовездеходы
- экипировка и шлемы для снегоходов и гидроциклов и мотовездеходов
- мотолодки из дюралю "Воронеж"

(095) 967 37 99, 163 44 87 (мест. тел. 2-15)
Щадковское шоссе, дом 5 (Ф-ка Сокол)

ПИЛОТ КАРТ

МОТОВЕЗДЕХОД
для активного отдыха
двигатель Honda 4т, 5,5 л.с.

т. (095) 109-2042
ф. (095) 309-1112
garrana@cityline.ru

ПРИГЛАШАЕМ ДИЛЕРОВ

Мототехника Снегоходы

Ремонт, гарантия

Тел. (095) 193-2308, 577-8449

Лиц. № 02/005718 Вся товар сертифицирован

Крупнейший мотосалон предлагает широкий ассортимент импортной и отечественной мототехники и аксессуаров: мотоциклы, мотороллеры, ATV, велосипеды, зимняя и летняя экипировка: шлемы, одежда, защита, расходные материалы: мотоциклы, аккумуляторы, масла и многое другое. Лучший выбор снегоходов Arctic Cat и Yamaha.

ПРИЕМ НА КОМИССИЮ Б/У ТЕХНИКИ. РЕМОНТ ЛЮБОЙ МОТОТЕХНИКИ. СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ. ВЫЕЗД МЕХАНИКОВ НА МЕСТО ДЛЯ РЕМОНТА И ЗИМНЕЙ КОНСЕРВАЦИИ МОТОТЕХНИКИ. ОБУЧЕНИЕ ВОЖДЕНИЮ. ГАРАНТИЯ НА НОВУЮ МОТОТЕХНИКУ - 1 ГОД.

Каждому купившему новый снегоход в подарок автоприцеп.

БАЙК ЛЕНД

СПЕЦИАЛЬНАЯ ПРОГРАММА ДЛЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ
Т.: (095) 596-8453

ЦЕНА ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ "Урал Волк" 2.400\$

Минское шоссе, 1,5 км. от МКАД тел.: 596-8100, 596-8990
www.bikeland.ru E-mail: info@bikeland.ru

mc

www.mconline.ru

mc МОБИЛЬНЫЕ
КОМПЬЮТЕРЫ

NOKIA
communicator9210



Benetton Esci
Nikon Coolpix 775
Игры для КПК



ПОЛЕЗНЫЙ ЖУРНАЛ О МОБИЛЬНЫХ УСТРОЙСТВАХ

Тесты и рекомендации по выбору
ноутбуков и карманных компьютеров

Обзоры мобильных телефонов
и цифровых фотокамер

Новости от крупнейших производителей
различных мобильных устройств

СДЕЛАНО В **(game)land**
www.gameland.ru

Спрашивайте в журнальных киосках

ПАНАВТО ЯМАНА

Официальный дистрибьютор ЯМАНА в России



Мотоциклы Yamaha 2002 модельного года

Москва, 2-я Звенигородская, 13, метро "Улица 1905 года".
Мотосалон: 974-62-68. Сервис: 974-79-68. Одежда и аксессуары: 974-13-22.

ПАНАВТО-Нева:

Санкт-Петербург,
Московский пр-т, 79,
т. (812) 298-94-39

ПАНАВТО-Новосибирск:

Новосибирск,
Красный пр-т, 220/2,
т. (3832) 10-62-64

Краб:

Красноярск,
пр. Свободный, 68-104,
т. (3912) 44-91-48

СТОА Тойота:

Новокузнецк,
Промплощадка, Кузнецкой ТЭЦ,
т. (3843) 36-36-15

ПАНАВТО-Н.Новгород:

Н.Новгород,
Московское ш., 132,
т. (8312) 46-40-50

ПАНАВТО-Ростов:

Ростов-на-Дону,
Вятская, 116,
т. (8632) 92-74-30

ТК Динара:

Казань,
Ямашева, 1,
т. (8432) 18-08-67

Автопрестиж:

Пермь,
Жукова, 1,
т. (3422) 94-07-70

ПАНАВТО-Сибирь:

Тюмень,
Перекопская, 4а,
т. (3452) 46-43-47

Автоконцепт:

Москва,
Ленинградское ш., 52,
т. (095) 363-63-63

Мысль Урала:

Екатеринбург,
Ильича, 8,
т. (3432) 37-02-70

Торнадо:

Челябинск,
Ак. Курчатова, 9,
т. (3512) 60-38-22

ПАНАВТО-Воронеж:

Воронеж,
Героев Стратосферы, 13,
т. (0732) 49-41-68

Байк-Лэнд:

Москва, Минское ш.,
1,5 км от МКАД
т. (095) 596-81-00

Тойота Центр:

Кемерово,
Железнодорожная, 4 а,
т. (3842) 36-24-24

Миллениум:

Уфа,
Губайдулина, 3а,
т. (3472) 38-38-25